CERNESENIN

9 MAI –
ZIUA VICTORIEI
ZIUA EUROPEI

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 3 (80) ■ 2005

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAŢĂ

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
general de flotilă aeriană
VICTOR STRÂMBEANU
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU
comandor (r) DUMITRU AMARIEI

Coperta 4

"Pasărea în spaţiu" – sculptură de Constantin Brâncuşi

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF
căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;

ADMINISTRATOR:
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr.4554/2005

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN
- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1 – 6 ■ 2004
  - Nr. 1 (78) ■ 2005
  - Nr. 2 (79) ■ 2005
- Nr. 3 (80) ■ 2005
  - CUPRINS
    - AGENDĂ (4)
    - ROMÂNIA – ÎN NATO (9)
      - "Militarii români acționează la standarde NATO"
    - NATO – PREZENT ȘI VIITOR (10)
      - Transformarea – provocare și necesitate
    - ALMA MATER (14)
      - Citadela zborului, laboratorul specialiștilor
    - MISIUNEA "ALTHEA" (20)
      - Între datină și datorie
    - OFENSIVA HIGH TECH (22)
      - Războiul electronic – principii și mijloace specifice aviației
    - ALBUM "CER SENIN" (26)
      - Elicopterul CH-47 CHINOOK
    - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (28)
    - AEROSPAȚIALE (32)
    - EXPERTUL DIXIT (34)
      - Dispozitivele de vedere pe timp de noapte și siguranța zborului
    - FILE DE ISTORIE (36)
      - Artileria antiaeriană română în perioada 23.08.1944 – 09.05.1945
    - CAZURI SPECIALE (39)
      - Dramatism și bucurie în Munții Făgăraș
    - EVOCĂRI (40)
      - 60 de ani de la terminarea celui de-al doilea război mondial în Europa
    - SINDICATELE ȘI OAMENII (44)
      - Continuăm să existăm...
    - REMEMBER (45)
      - Simpozion la Muzeul Militar Național
    - TOP 10 MANAGEMENT (48)
      - Concurs: "Ești în top, deci exiști"
    - Glosar (51)
- Lectură plăcută!

4–8 aprilie 2005:

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN SPANIA

În perioada 4–8 aprilie 2005, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a efectuat o vizită de lucru în Spania, la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Spaniole, **Air general Francisco Jose Garcia de la Vega.** Scopul vizitei l-au constituit extinderea şi amplificarea relaţiilor de colaborare militară între România şi Spania, ţări membre NATO, dezvoltarea conlucrării dintre Forţele Aeriene Române şi Forţele Aeriene Spaniole.

Pe timpul vizitei, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a purtat convorbiri cu generalul Francisco Jose Garcia de la Vega şi a fost oaspetele Statului Major al Forţelor Aeriene Spaniole, Bazei Aeriene Zaragoza, Aripei 31, Grupului de Comandă-Control Nord (GRUNOMAC), Escadrilei Mobile de Sprijin şi Statului Major Inter-Arme. A fost vizitată, de asemenea, una din întreprinderile concernului CASA/EADS şi s-au purtat discuţii cu reprezentanţii grupului INDRA, producător şi integrator de soluţii electronice şi de calcul.

În cursul convorbirilor, gazdele au subliniat că Forţele Aeriene Spaniole se află într-un proces de transformare asemănător celui din Forţele Aeriene Române, proces destinat creării unei forţe mai mici, dar înalt tehnologizate, cu un grad sporit de mobilitate, capabilă să execute întreaga gamă de misiuni ale Alianţei Nord-Atlantice, inclusiv cele nou definite, cum ar fi acţiunile împotriva terorismului sau asigurarea integrată a misiunilor de căutare-salvare într-un sistem naţional. Soluţia tranzitorie în implementarea acestui program o reprezintă modernizarea avionicii şi a sistemelor de calcul de pe aeronavele existente (F-18, F-1, C-130), integrarea sistemelor de arme inteligente pe platformele existente, dezvoltarea unor module containerizate pentru războiul electronic şi cercetare, restructurarea/retehnologizarea sistemului de comandă-control şi a structurilor de sprijin. Soluţia pe termen mediu şi lung pentru aeronavele de luptă o reprezintă introducerea avionului multirol Eurofighter, cu producerea integrală în Spania a lotului de avioane destinate Forţelor Aeriene Spaniole.

Vizita s-a desfăşurat într-o atmosferă caldă, prietenească, punând în evidenţă raporturile cordiale dintre cele două părţi, hotărârea lor de a adânci şi extinde colaborarea reciproc avantajoasă.

8–12 aprilie 2005:

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN PORTUGALIA

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a efectuat, în perioada 8–12 aprilie 2005, o vizită de lucru în Portugalia, la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Portugheze, **generalul Manuel Jose Taveira Martins.** Vizita a constituit un bun prilej pentru mai buna cunoaştere reciprocă, pentru dezvoltarea multilaterală a relaţiilor de colaborare militară dintre România şi Portugalia.

Agenda vizitei a cuprins convorbiri la Statul Major al Forţelor Aeriene şi la Centrul Multinaţional Aerian Operaţional CAOC 10 – Monsanto, din Lisabona.

Din discuţiile prilejuite de vizită a reieşit că Forţele Aeriene Portugheze se află în plin proces de transformare, de adaptare la noile realităţi, cu menţinerea, în continuare, a rolului lor strategic în cadrul Alianţei Nord-Atlantice – acela de pivot în trei continente: Europa, America şi Africa. Pe plan intern, se urmăreşte realizarea unei forţe profesioniste, tehnologizate, cu un înalt grad de mobilitate, aptă să execute întreaga gamă de misiuni ale NATO. Există planuri pe termen scurt şi mediu privind extinderea zonei de supraveghere radar, modernizarea a două escadrile de avioane de luptă F-16 în varianta MLU, revitalizarea şi modernizarea avioanelor P3 Orion de supraveghere marină şi luptă antisubmarin, înlocuirea elicopterelor PUMA şi Allouete III, modernizarea infrastructurii categoriei de forţe. Se află, de asemenea, în stadiu de analiză, varianta modernizării avioanelor de transport mediu-lung curier C-130 model H, ce şi-au dovedit fiabilitatea, în schimbul înlocuirii acestora cu modelul J, precum şi înlocuirea avioanelor scurt curier cu avionul italian C-27 Spartan şi cel spaniol CASA 295 (idee încă în dezbatere).

Vizita, desfăşurată într-un climat de înţelegere şi caldă prietenie, a reiterat bunele raporturi militare dintre România şi Portugalia, state membre NATO, dorinţa celor două părţi de a aprofunda şi extinde conlucrarea reciproc avantajoasă, inclusiv în domeniul aeronauticii, al categoriei de forţe aeriene.

14–18 mai 2005:

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN IORDANIA

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a efectuat, în perioada 14–18 mai 2005, o vizită de lucru în Iordania, la invitaţia comandantului Forţelor Aeriene Iordaniene, **generalul-maior Hussein Albiss.** Vizita a pus în evidenţă bunele relaţii existente între cele două categorii de forţe, dorinţa comună de a dezvolta şi aprofunda relaţiile de colaborare militară pe multiple planuri dintre România şi Iordania.

În cadrul vizitei, delegaţia militară română a purtat convorbiri la Statul Major General, la sediul Forţelor Aeriene, la Academia Forţelor Aeriene "Regele Hussein" şi la Baza Aeriană Mwaffaq Salti şi a fost primită de preşedintele şefilor de State Majore Întrunite, **generalul-locotenent Khaled Sarayreh,** şi de **Alteţa Sa Regală Prinţul Feisal Bin Al-Hussein,** asistent special al preşedintelui şefilor de State Majore Întrunite. Pe timpul dialogului, preşedintele şefilor de State Majore Întrunite a apreciat în mod deosebit vizita delegaţiei militare a Academiei Forţelor Aeriene Române în Iordania, efectuată cu un timp în urmă.

Din discuţiile prilejuite de vizită a rezultat că Forţele Aeriene Iordaniene se află într-un proces de transformare asemănător celui din Forţele Aeriene Române, proces destinat să asigure apărarea aeriană a Iordaniei în condiţiile poziţionării geografice a acestei ţări.

Forţele Aeriene Iordaniene au în dotare avioane de luptă de tipul F-16 şi Mirage-1, precum şi de transport C-130 şi C-295 (mediu curier), acestea din urmă fiind utilizate mixt, pentru a reduce costurile de operare. Pentru majoritatea misiunilor de transport aerian (trupe, logistică, paraşutişti etc.) este utilizat, cu prioritate, aparatul C-295, cu performanţe apropiate de C-130. Personalul navigant şi tehnic este foarte tânăr şi o bună parte a acestuia a absolvit cursuri de perfecţionare în Marea Britanie şi Statele Unite ale Americii. În programa de învăţământ a academiei predomină latura practică (pregătirea la simulator şi în zbor a piloţilor, respectiv pregătirea în laboratoare moderne, multifuncţionale, a tehnicienilor) şi se studiază asiduu limba engleză (600 de ore). La absolvirea academiei, piloţii au un nivel de pregătire corespunzător executării misiunilor de luptă, iar după efectuarea unui număr minim de ore de zbor pe aeronavele din dotarea bazelor aeriene, devin operaţionali.

Pe timpul vizitei, desfăşurate într-o atmosferă de înţelegere şi caldă prietenie, s-a subliniat necesitatea întăririi şi multiplicării relaţiilor dintre cele două ţări atât la nivel înalt, cât şi la nivel de experţi, ofiţeri şi subofiţeri.

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE CU PRILEJUL ANIVERSĂRII A 175 DE ANI DE LA ÎNFIINŢAREA INFANTERIEI ROMÂNE MODERNE

Îmi face o deosebită plăcere ca, la sărbătorirea a 175 de ani de la înfiinţarea, la 30 aprilie 1830, a primelor structuri moderne de infanterie în Ţara Românească şi Moldova, să adresez călduroase felicitări şi urări de noi succese tuturor celor care alcătuiesc, astăzi, arma cea mai veche şi mai numeroasă ca efective a Armatei României – INFANTERIA, entitate distinctă în cadrul Forţelor Terestre Române.

Constituirea primelor batalioane de infanterie în cele două Provincii Româneşti, moment de răscruce în evoluţia organismului militar naţional, ne oferă, mie şi colaboratorilor mei, întregului personal al Forţelor Aeriene Române, ocazia specială de a rememora grelele jertfe de sânge date de infanterişti în lupta pentru libertate, independenţă şi unitate statală, de a evoca izbânzile contingentelor de azi în amplul proces de instruire, educare, modernizare, restructurare şi eficientizare a tuturor structurilor ce alcătuiesc arma şi specialitatea infanterie.

Apreciem în mod aparte profesionalismul luptătorilor cu epoleţi roşii, contribuţia remarcabilă a unităţilor militare de infanterie participante la misiuni internaţionale, sub egida ONU şi NATO, de menţinere a păcii în diferite zone de pe glob – Angola, Albania, Bosnia-Herţegovina, Kosovo –, ca şi pe fronturile antiteroriste din Afganistan şi Irak. Alături de aviatori, de celelalte forţe combatante româneşti prezente în aceste teatre de operaţii, deosebit de fierbinţi şi riscante, infanteriştii au înscris noi pagini de glorie şi eroism în cartea de tradiţii a Armatei, iar unii dintre ei au plătit chiar cu viaţa îndeplinirea fără şovăire a datoriei lor de onoare.

La 175 de ani de existenţă exemplară, infanteriştii dovedesc aceleaşi calităţi morale şi de luptă caracteristice lor dintotdeauna – disciplină temeinică, organizare riguroasă, coeziune, profesionalism ireproşabil, voinţă de a învinge, spirit de sacrificiu, abnegaţie, patriotism vibrant. Pentru toate acestea, vă stimăm şi vă transmitem omagiile noastre camaradereşti! Aviatorii, artileriştii antiaerieni, rachetiştii şi radiolocatoriştii din categoria noastră de forţe participă cu bucurie şi satisfacţie la momentul dumneavoastră aniversar şi îşi exprimă convingerea că relaţiile fructuoase de conlucrare între Forţele Aeriene şi Forţele Terestre se vor diversifica şi adânci pe viitor.

De Ziua Infanteriei, când întreaga armată şi patria vă sărbătoresc cu dragoste şi recunoştinţă, vă dorim noi şi importante succese, multă putere de muncă, bucurii şi sănătate!

LA MULŢI ANI!

General-locotenent
GHEORGHE CATRINA

OBIECTIVE ÎNDEPLINITE LA NIVEL MAXIM

În prezenţa generalului-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a avut loc analiza stării Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

Raportul, prezentat de generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu, a relevat faptul că exerciţiile de specialitate şi cele cu trupe şi trageri de luptă, organizate şi executate de către unităţi şi mari unităţi, au demonstrat gradul înalt de pregătire a personalului, capacitatea Comandamentului în planificarea şi conducerea eficientă a operaţiilor aeriene, în executarea unor misiuni în cooperare cu structuri din Forţele Terestre şi Forţele Navale, a manevrei de forţe dintr-o zonă de operaţii în alta, precum şi în susţinerea unităţilor în zona acţiunilor militare.

Exerciţiile de pregătire în comun, cu parteneri din NATO, cele bilaterale, gestionate de COAP în 2004, au cunoscut o creştere cantitativă, dar şi calitativă faţă de anul precedent.

Monitorizarea permanentă a misiunilor de transport aerian executate de Baza 90 Transport Aerian în teatrele de operaţii din Irak, Afganistan, Bosnia-Herţegovina a avut un rol esenţial în desfăşurarea cu succes a acestor acţiuni de mare prestigiu pentru România şi armata sa. Tot în sarcina Comandamentului şi a bazei se află operaţionalizarea detaşamentului BRAVO, destinat înlocuirii detaşamentului ALPHA, aflat de patru luni în Bosnia-Herţegovina.

Principala provocare pentru sistemul ASOC românesc, la nivelul anului 2004, a fost asigurarea interoperabilităţii cu sistemele de comandă-control ale NATO. Sistemul radio naţional sol-aer pentru Poliţia Aeriană este compatibil NATO. În vederea executării acestui serviciu sub comanda NATO, SHAPE a formulat un set de cerinţe minime care au fost îndeplinite până la momentul accederii, evaluarea efectuată de reprezentanţii AIRSOUTH şi CAOC atestând din plin acest lucru.

În acelaşi spirit de obiectivitate au fost analizate greutăţile întâmpinate, lipsurile existente şi au fost nominalizate măsurile ce se impun pentru rezolvarea, în cel mai scurt timp, a situaţiilor ce grevează asupra bunului mers al activităţilor.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina a apreciat realizările COAP, structură unică în Armata României, un etalon pentru Forţele Aeriene, şi a subliniat că aderarea României la NATO s-a concretizat, între multe altele, şi prin conectarea la NATINEADS (Sistemul Integrat de Apărare Aeriană Extins al NATO). Evidenţiind progresele importante în domeniul echipamentelor şi pregătirii personalului, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene a subliniat necesitatea găsirii de noi fonduri pentru dezvoltarea dotării cu echipamente moderne, cu perspectivă 2015, a progreselor ce trebuie făcute în domeniul abordării tuturor problemelor ce fac obiectul sarcinilor Comandamentului, dezvoltării conceptului de acţiuni întrunite cu alte comandamente.

Totodată, s-a evidenţiat faptul că legăturile prin care se face transferul de date radar, cât şi comunicarea zilnică cu CAOC (Centrul de Operaţii Aeriene Combinat) din Grecia, dau încredere, speranţă în reuşita deplină şi rezolvarea sarcinilor noastre din cadrul Alianţei.

În încheiere, liderul Statului Major al Forţelor Aeriene a accentuat direcţiile prioritare pentru anul 2005, subliniind că efortul depus până acum trebuie susţinut şi cu alte măsuri concrete de omogenizare şi ridicarea întregului personal la standardele NATO.

VEŞTI BUNE DE LA BANJA LUKA

Generalul-maior dr. Mihail Orzeaţă, locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, a întreprins o vizită în Bosnia-Herţegovina, la Banja Luka, locul de dislocare a Detaşamentului "ALPHA", alcătuit din elicopterişti militari români care participă la misiunea "ALTHEA", sub egida Uniunii Europene.

Cu această ocazie, a fost prezentat **Ordinul ministrului apărării naţionale, Teodor Atanasiu,** prin care **comandantul detaşamentului, Eugen Suciu,** a fost înaintat la gradul de căpitan-comandor, ca urmare a rezultatelor deosebite obţinute de unitate în multiplele şi dificilele misiuni pe care le execută în această ţară, a modului în care el îşi îndeplineşte sarcinile încredinţate. Elicopteriştii de pe aeronavele IAR-330 SOCAT de la Baza 90 Transport Aerian se bucură de un bun renume în cadrul forţelor care acţionează în această ţară.

Generalul Orzeaţă s-a întâlnit cu personalul detaşamentului, căruia i-a adus la cunoştinţă aprecierile de care se bucură din partea conducerii statului şi armatei române, personal a **şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina.** Domnia sa a înmânat fiecăruia o felicitare personalizată din partea ministrului apărării naţionale, iar din partea liderului categoriei noastre de forţe aeriene – cadouri simbolice, constând, între altele, dintr-un Album al Forţelor Aeriene, precum şi produse tradiţionale de Sfintele sărbători de Paşti.

În cadrul întâlnirii s-au făcut referiri la probleme ce privesc buna desfăşurare a activităţii în teatrul de operaţii, s-au emis, pe loc, soluţii de rezolvare, astfel încât misiunile să se deruleze constant şi în cele mai bune condiţii de siguranţă.

Una dintre ele a fost rezolvată chiar în acel timp, prin aducerea din ţară a unor piese de schimb şi a doi specialişti de la Fabrica de la Braşov, care au readus în stare de operativitate un elicopter IAR-330 SOCAT, fapt confirmat de cele două zboruri tehnice efectuate în acea zi.

Locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene a participat la executarea unui zbor de recunoaştere în zona unde se află detaşamentul românesc.

Un moment deosebit al vizitei l-a constituit întâlnirea pe care generalul-maior dr. Mihail Orzeaţă a avut-o cu **generalul de brigadă Ian Liles, comandantul Forţei de Nord-Vest,** şi cu **locotenent-colonelul Jonny Lowe,** reprezentant al Departamentului Sprijin Logistic Naţional Englez. În discuţiile sincere, deosebit de deschise, s-a evidenţiat colaborarea rodnică dintre părţile română şi engleză, s-au identificat noi căi de sprijin reciproc, cu atât mai mult cu cât partea engleză are în dotare elicoptere SUPER PUMA. Reprezentanţii Forţelor Aeriene ale Marii Britanii, mai demult prezenţi în teatru şi cu o experienţă mai îndelungată, s-au arătat foarte receptivi la solicitarea de a pune la dispoziţia piloţilor militari români hărţi actualizate şi informaţii detaliate prin care să fie identificate obstacolele artificiale care au apărut după război datorită ridicării unor instalaţii şi construcţii speciale, unele nesemnalizate, ceea ce reprezintă un risc pentru aviatori în timpul zborurilor de noapte şi în condiţii meteorologice grele.

ATERIZARE DUPĂ UN ZBOR DE-O VIAŢĂ

Misiunile de documentare mi-au purtat paşii şi prin locurile în care a activat **generalul-locotenent Constantin Gheorghe.** De la regimentele de aviaţie vânătoare-bombardament, la divizie şi corp aerian, la Statul Major al Forţelor Aeriene, la Statul Major General. Îl ştiam din Şcoala Militară Superioară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu", unde tânărul elev îşi impresionase nu numai colegii, ci şi lectorii şi instructorii, prin harul său întreprinzător, tenace, altoit cu un spirit acut al dreptăţii, din care nu lipsea un umor inspirat. Ataca spontan, ţintind, sub masca unor vorbe de duh, tare pe care alţii le treceau cu vederea. Asta pentru că îi voia pe cei din jurul său – camarazi sau subalterni – oameni corecţi, devotaţi şi dăruiţi profesiei, angajaţi până la sacrificiu în îndeplinirea datoriei militare.

Aşa s-a format el, aşa a vrut să-i fie şi subordonaţii. De aici şi severitatea cu care veghea la realizarea misiunilor structurilor comandate, la respectarea ordinii şi disciplinei. Intransigenţa sa îi "mobiliza" până şi pe cei mai îndărătnici. Dar dincolo de sobrietatea ce i se întipărise pe chip, răzbătea un suflet duios, sentimental, pe care l-am "citit" în numeroase ocazii. Odată, în timpul unei discuţii îndelungate purtate până seara târziu la comandamentul diviziei, altădată în Spitalul Militar Central, unde a venit să-şi vadă doi foşti subordonaţi, piloţi care, în confruntarea cu moartea, reuşiseră să catapulteze dintr-un IAR-99. Generalul le-a adus daruri, s-a interesat de sănătatea lor, a pus vorbe bune la toţi doctorii din secţie, i-a ajutat să-şi rezolve situaţia militară şi medicală. De la vizita lui, cei doi au fost trataţi ca nişte eroi.

Din funcţia de mare răspundere pe care a îndeplinit-o în Statul Major General, unde a avut un rol important în accederea ţării noastre în Alianţa Nord-Atlantică, fapt subliniat şi de ministrul apărării naţionale, a fost promovat în fruntea Statului Major al Forţelor Aeriene într-o etapă grea, de radicale transformări structurale. Calităţile sale manageriale şi-au spus din nou cuvântul. A fost nevoit să ia măsuri dure, care i-au nemulţumit pe unii. A fost lăudat, dar şi contestat deopotrivă. Puţini însă realizau că nu avea alte soluţii.

A imprimat un stil de conducere dinamic, a impus disciplină, rigoare, dăruire.

Îndelungata sa carieră militară avea să cuprindă, ca un moment de vârf, calitatea de înalt reprezentant al Statului Major General la NATO şi Uniunea Europeană, unde, aşa cum declara într-o prestigioasă publicaţie militară, a construit o echipă bine pregătită, o structură care susţine România din punct de vedere al intereselor de securitate naţională.

"Tenacitatea, perseverenţa sa – afirmă generalul-locotenent Cornel Paraniac, care îi succede în acea importantă funcţie – explică faptul că a reuşit să aducă reprezentanţa la nivelul unui aliat în cadrul NATO, cu un mod de lucru tipic unei armate moderne în secolul XXI".

S-ar fi cuvenit relevate mult mai multe episoade din viaţa şi activitatea generalului-locotenent Gheorghe, acum, când îşi încheie cariera militară. Am găsit de cuviinţă însă că fie şi aceste câteva rânduri vin să completeze suita de articole, însemnări şi reportaje despre perioada când a fost liderul Statului Major al Forţelor Aeriene, despre anii cât a slujit sub Drapel această categorie de forţe, Aviaţia Militară.

Ne amintim cuvintele de suflet rostite când a predat comanda Statului Major al Forţelor Aeriene, generalului-locotenent Gheorghe Catrina. Promitea că, oriunde se va afla, nu va uita niciodată perioada cât a activat în Forţele Aeriene. Considera anii petrecuţi în şcoală, la Craiova, Ianca, Ploieşti şi, pentru o scurtă, dar dinamică perioadă, la Bucureşti, în fruntea structurii, cei mai plini în realizări, cei mai frumoşi.

Acum, când generalul …aterizează dintr-un zbor care a durat 36 de ani, îi dăm şi noi onorul binemeritat.

Pensie îndelungată, domnule general!

PETRE BÂNĂ

Generalul-locotenent CONSTANTIN D. GHEORGHE s-a născut la data de 25 februarie 1947, în localitatea Izvoarele, judeţul Giurgiu.

A absolvit Şcoala Militară Superioară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu" în anul 1969; Academia Militară, în 1977; Cursul de comandanţi de regiment, în 1982; Colegiul Naţional de Apărare, în 1995; Cursul de comandanţi de mari unităţi de la Oberammergau, Germania, 1997; Cursul de perfecţionare a limbii engleze, la Borden, Canada, 1998; Colegiul NATO de la Roma, Italia, 2000.

În perioada 1969–1983 a îndeplinit mai multe funcţii, de la pilot la locţiitor de comandant, în Regimentul 67 Vânătoare-Bombardament, exceptând anii 1975–1977, când a fost student la Academia Militară.

Din anul 1983 până în 1987, a exercitat funcţia de comandant al Regimentului 49 Vânătoare-Bombardament. Apoi a fost numit instructor-şef la Divizia 70 Aviaţie. Devenit locţiitor al comandantului acestei mari unităţi în 1991, preia, doi ani mai târziu, funcţia de comandant al Diviziei 70 Aviaţie, pe care o va îndeplini timp de peste doi ani.

Începând cu anul 1995, deţine succesiv funcţiile de locţiitor al comandantului şi şef de stat major al Corpului 1 Aviaţie şi Apărare Antiaeriană "Siret", pentru ca, din 1997 până în anul 2000, să se afle în fruntea Corpului. În perioada 2000–2002 a fost adjunct al şefului Statului Major General pe probleme de apărare şi resurse umane.

În ianuarie 2002 a fost numit şef al Statului Major al Forţelor Aeriene, iar din iulie 2003 a lucrat ca înalt reprezentant al Statului Major General la NATO şi Uniunea Europeană.

Ca pilot de vânătoare, pilot pe elicoptere, pilot-instructor, pilot de încercare, a efectuat circa 2.500 ore de zbor.

REUNIUNEA COMITETULUI NATO PENTRU APĂRARE AERIANĂ (NADC)

◆ Ordine de zi ◆ Concluzii

În perioada 4–9 aprilie 2004 s-a desfăşurat, la Cartierul General al Alianţei Nord-Atlantice, din Bruxelles–Belgia, şi în Croaţia, reuniunea Comitetului NATO pentru Apărare Aeriană (NADC), la care a participat şi **generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu,** comandantul Forţelor Aeriene Operaţionale şi comandant al Comandamentului Operaţional Aerian Principal.

Evenimentul a marcat împlinirea a 25 de ani de existenţă a NADC şi a prilejuit trecerea în revistă a principalelor contribuţii pe care Comitetul NATO pentru Apărare Aeriană le-a adus în cadrul Alianţei Nord-Atlantice: strângerea legăturilor cu Federaţia Rusă, Ucraina şi Uniunea Europeană; dezvoltarea Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană (NATINADS); repunerea pe rol a programului ACCS; adoptarea Cartei TMD (Apărarea împotriva Rachetelor Balistice); sprijinul acordat Forţei de Răspuns NATO (NRF).

În cadrul reuniunii NADC s-a reiterat faptul că Sistemul Integrat NATO de Apărare Aeriană va rămâne, şi pe viitor, un element de mare importanţă pentru Alianţă. Sistemul Aerian de Comandă-Control (ACCS – LOC 1), acum în dezvoltare, va fi asigurat cu software-ul provizoriu în cursul primului trimestru al anului 2009. Au fost, de asemenea, discutate şi aprobate documentele de referinţă privind Apărarea Aeriană şi s-au făcut propuneri privind reconsiderarea programului ASDE.

EXAMENELE DE LICENŢĂ SUB SEMNUL MAXIMEI EXIGENŢE

Sunt în curs de desfăşurare examenele pentru prelungirea licenţei de zbor sau conducere, coordonare şi dirijare pentru personalul aeronautic militar, care îi permite acestuia să execute activităţile prevăzute în fişa postului. Atestarea se acordă numai în condiţiile în care cel examinat dovedeşte că deţine cunoştinţele teoretice şi deprinderile practice corespunzătoare baremelor stabilite în Normele instituite în acest sens, aprobate prin Ordin al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene.

Examenul cuprinde verificări teoretice şi practice, prima şi una din cele două probe practice fiind susţinute pe durata unei zile, la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Testele sunt individualizate şi conţin întrebări din toate domeniile pentru care trebuie examinaţi participanţii, în raport de calificările pe care le deţin, de aeronava pe care o exploatează sau de funcţia pe care o exercită.

Proba se dă în aceeaşi perioadă cu vizita medicală anuală şi, pentru personalul din bazele aeriene din provincie, este asociată şi cu verificarea la pregătirea fizică. Cealaltă etapă practică, de verificare în zbor, la centrele de dirijare etc., se execută în unităţile de baştină, numai după promovarea examenului teoretic.

De la 14 martie şi până la data redactării consemnărilor de faţă, susţinuseră examenul un număr de cadre reprezentând peste 30 la sută din personalul aeronautic din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Faptul că proba teoretică a fost trecută cu bine, majoritatea obţinând calificative superioare, denotă – după cum menţiona **comandorul Chirilă Paneş,** şeful Secţiei Metodica Pregătirii în Zbor – o pregătire de înaltă calitate, dar şi atenţia care se acordă în unităţi acestei activităţi, cu atât mai mult cu cât verificarea teoretică nu mai are loc, ca până acum, în garnizoana de reşedinţă; astfel asupra spiritului de exigenţă şi obiectivitate nu mai existând nici un fel de dubiu.

Potrivit informaţiilor furnizate de şeful secţiei, s-a evidenţiat în mod deosebit personalul navigant din escadrila de AN-2, comandată de **căpitan-comandorul Victor Năstase,** de piloţii pe avionul supersonic MiG-21 LanceR de la Baza Aeriană Câmpia Turzii, care au dat examen până acum, ceilalţi, urmând să fie testaţi ulterior.

O surpriză neplăcută au produs, la pregătirea fizică, piloţii din detaşamentul "Bravo", cinci dintre ei neîndeplinind baremele, ceea ce este cu atât mai de neînţeles cu cât unii sunt foarte tineri, cu grade de locotenenţi. Vor fi nevoiţi să revină la reexaminare. Poate, până atunci, şi baza sportivă va cunoaşte îmbunătăţiri, chiar substanţiale, cum se exprima cineva.

Pentru o mai temeinică desfăşurare a examenelor, la care este angajat, în principal, personalul Secţiei Metodica Pregătirii în Zbor, atât cât este, şi care mai are şi multe alte răspunderi, după unele păreri ar fi benefic ca aceasta să fie structurată pe birouri, iar unul dintre ele – încadrat şi dotat corespunzător, să se ocupe numai cu licenţa, programul şi modul de verificare fiind corelate cu cele existente în armatele NATO.

Bruxelles, Belgia:

REUNIUNEA NATMC–CNS

La începutul lunii aprilie a.c., la Bruxelles, în Belgia, s-a desfăşurat reuniunea Comitetului pentru Navigaţie, Comunicaţii şi Supraveghere al Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian – CNS. La această activitate a participat şi locotenent-colonelul Nicolae Zamfirescu, şeful Biroului telecomunicaţii din Statul Major al Forţelor Aeriene, reprezentant naţional în NATMC–CNS Group.

Reuniunea a supus aprobării NATMC documentul referitor la impactul dezvoltărilor din domeniul CNS asupra capacităţii operative a NATO şi a revizuit documentul "Inventarierea echipării aeronavelor cu echipamente CNS", în scopul armonizării şi asigurării interoperabilităţii civilo-militare în domeniul infrastructurii CNS. Reprezentantul Forţelor Aeriene Române a prezentat datele naţionale necesare actualizării Compendiului NATO de informaţii referitor la permisiunile şi restricţiile operaţionale de folosire a Modulului 4 IFF.

Agenda de lucru a reuniunii din capitala Belgiei a cuprins şi runde de discuţii referitoare la unele aspecte tehnice din domeniile **comunicaţii** (data finală la care aeronavele de transport să îndeplinească cerinţa 8.33 KHz deasupra FL 195 este 12 martie 2009), **navigaţie** (urgentarea implementării tehnologiei satelitare în sistemul de navigaţie, continuarea eforturilor NATO de aprobare şi certificare a sistemului GPS PPS pentru navigaţie în spaţiu naţional şi internaţional) şi **supraveghere** (data finală pentru ca toate aeronavele să îndeplinească cerinţa MOD S Elementar este 31 martie 2009).

"MILITARII ROMÂNI ACȚIONEAZĂ LA STANDARDE NATO"

Interviu cu colonelul turc Kazim Ondul , comandantul misiunii APOD-KAIA

Ne-a vizitat la redacție **locotenent-comandorul Siminel Sterea,** unul dintre cei cinci militari români aflați în Afganistan, pe Aeroportul Internațional Kabul, în cadrul misiunii ISAF, denumită APOD-KAIA. Prin intermediul său, redacția revistei ***"CER SENIN"*** a adresat câteva întrebări **colonelului Kazim Ondul,** comandantul aeroportului și al misiunii, iar acesta a avut răgazul și amabilitatea de a ne răspunde pe larg. Îi mulțumim, și pe această cale, și îl asigurăm de întregul respect și de unanima noastră considerație.

– Știm, domnule colonel, că vă aflați pentru a doua oară la comanda dificilei misiuni APOD-KAIA și că aveți o bogată experiență în teatrul de operații din Afganistan. Pentru început, vă rugăm să vă referiți, pe scurt, la situația militară actuală din Kabul.

– Deși ***"CER SENIN"*** înseamnă un cer fără nori, fără ploaie, aici, la Kabul, avem încă zăpadă, nori și zile ploioase. Cu toate acestea, nu ne plângem, ne facem în continuare datoria. După ce, în primele 3 termene, operațiile ISAF s-au desfășurat având în rol de "Țară conducătoare" Marea Britanie, Turcia, Germania și Olanda, în prezent dețin acest onorant rol Forțele Aeriene Turce. Iar eu sunt comandantul misiunii. Desigur, situația militară la Kabul și în Afganistan nu este încă pe deplin stabilizată, existând încă tensiuni, stări de criză, momente dificile și chiar dramatice. Din zborurile efectuate, aproximativ 30 la sută sunt militare; prin urmare, dacă se înregistrează 150–200 de zboruri pe zi, 60–80 din ele sunt militare. Situația militară, ca activitate, merge mână în mână cu situația securității, iar parametrii ei, în interior și în exterior, sunt gestionați printr-un sistem centralizat de către Forța de Protecție din contingentul belgian și grupul de luptă francez, atât în interiorul, cât și în afara KAIA. Pot spune, așadar, că situația generală privind securitatea în zona noastră de responsabilitate este foarte dinamică și tot mai sigură.

– Cum sunteți organizați și cum soluționați situațiile curente și pe cele de criză? Au existat incidente privind securitatea la KAIA și în apropiere?

– Mă aflu la al doilea meu mandat în funcția de comandant al aeroportului KAIA, iar primul, ca experiență, reprezintă elementul cheie pentru mine. Din acest motiv, încă din primul mandat, am încercat să rezolvăm problemele căutând cele mai potrivite soluții, și nu să creăm probleme în plus. Pentru a găsi acele soluții, a trebuit să adoptăm o abordare sistematică, prin discuții și prevenire, punând un mare accent pe feedback. Schimbul de informații la toate nivelurile, cu toate unitățile s-a dovedit benefic, întrucât aici, la KAIA, toți sunt foarte importanți și desfășoară o activitate comună. În ceea ce privește situațiile de criză, fac din nou o comparație cu primul meu mandat și vă pot spune că, acum doi ani, au existat mai multe situații și elemente de criză, iar în prezent, în Afganistan, condițiile sunt din ce în ce mai bune. Am lăsat deoparte ultima idee a întrebării. Nu am avut niciodată probleme mari de securitate la KAIA sau vreun incident serios, însă în permanență echipele, forțele de securitate, AIROPS, forțele de sprijin, toată lumea urmărește cu multă atenție aplicarea măsurilor de securitate ce se impun. Ne îndeplinim misiunea într-un mediu multinațional și multi-religios și am învățat deja cum să acționăm, cum să prevenim stările conflictuale.

– Vă rugăm, domnule colonel, să ne spuneți câteva cuvinte despre detașamentul românesc condus de locotenent-comandorul Siminel STEREA. Corespund deprinderile lor profesionale standardelor NATO? În ce condiții conlucrați zi de zi și ce părere aveți despre spiritul lor de echipă? Activitatea lor satisface așteptările? Ce recomandări le puteți face? Aveți ceva de reproșat în ce privește activitatea lor?

– Aceasta este o întrebare foarte serioasă și binevenită. Din partea mea, pot să spun că am doi ofițeri români la nivel de comandă și amândoi îmi sunt de mare folos. Nu pot face o comparație între experiența românească și primul meu tur, deoarece Forțele Aeriene Române au venit la KAIA înainte de cel de al doilea mandat al meu, însemnând că România a fost prezentă aici între primul meu mandat și cel de al doilea. Singurul lucru pe care îl pot compara acum este pachetul de mișcări cu care operăm în prezent, iar în ceea ce îi privește pe cei doi comandanți și pe ceilalți trei militari români, nu văd să întâmpine vreo dificultate. Stația meteo este condusă de un ofițer român, locotenent-comandorul Sorin Popescu, cea mai mare parte a prognozelor le primim de la el și de la echipa sa formată din ofițeri din Estonia, Suedia, Turcia, dar, la nivelul șefilor, România oferă cel mai mare procent de prognoze. Am menționat, de asemenea, traficul tot mai intens, de la 50–60 ultima dată până la 200 decolări-aterizări pe zi, iar România asigură activitatea de control al traficului și coordonarea tuturor zborurilor militare, civile și de operații non-guvernamentale. Acest lucru înseamnă că militarii români sunt foarte buni profesioniști, adevărați oameni de echipă. Corespund întru totul standardelor NATO și nu este nici o diferență între ei și ceilalți. Nu pot numi un aspect negativ, nu am ce să le reproșez, am numai aprecieri pozitive pentru toți cei cinci reprezentanți ai Forțelor Aeriene Române.

– Care sunt, domnule colonel, planurile de viitor pentru KAIA? Cât timp considerați că va mai exista KAIA în Afganistan? Când credeți că va fi pace în Afganistan?

– Planurile de viitor pentru KAIA sunt încă în studiu la toate nivelurile – Comandamentul ISAF, Brunsum, SHAPE. Planurile de viitor sunt legate de viitoarele etape/termene, deoarece responsabilitatea PRT (Grupul de Reconstrucție a Provinciilor) nu numai pentru Kabul, ci și pentru Afganistan, în nordul, în vestul, în acest moment, și în viitor în sudul țării, este foarte mare. Prin urmare, la nivelul SHAPE nu s-a luat încă o decizie fermă privind planurile de viitor, deși, după părerea mea, prezența militară NATO pe aeroport, în KAIA, va mai dura încă zece ani, cel puțin.

Vă doresc, în continuare, cer senin și succes în activitate!

– Vă mulțumesc foarte mult, domnule colonel, și să fie pace în Afganistan, pace în lume!

Colonel (r) NICOLAE RADU

TRANSFORMAREA – PROVOCARE ŞI NECESITATE

Transformarea implică o schimbare susţinută, utilă, de regulă pe scară largă, realizată cu obiectivul strategic de a crea sau menţine un avantaj competitiv sau de a contracara un avantaj deţinut de un competitor existent deja sau nou apărut. Conceptul este relevant pentru organizaţiile care se confruntă cu provocări şi oportunităţi ce nu pot fi tratate cu metode clasice, în vederea îmbunătăţirii structurilor, proceselor, tehnologiilor, managementului resurselor umane şi modurilor de operare ale organizaţiilor. Necesitatea transformării poate exista atât în sectorul privat, cât şi în cel public – susţine, doct. John J. Garstka, director adjunct pentru concepţii şi operaţii din Departamentul Apărării al SUA.

Stimulentele în direcţia transformării pot varia. În unele cazuri, transformarea este stimulată de deteriorarea rapidă a poziţiei competitive a organizaţiei ca urmare a modificărilor neprevăzute şi neanticipate produse în mediul de competiţie sau a volumului necunoscut de modificări. În alte cazuri, transformarea reprezintă o oportunitate apărută ca urmare a dorinţei de a crea sau mări avantajul competitiv prin exploatarea noii tehnologii. Acest lucru necesită schimbări în ceea ce priveşte organizaţia, procesul sau oamenii. În situaţia producerii aşa-numitului reviriment într-o afacere, conducerea sau managementul profund ineficiente pot duce la un asemenea grad de deteriorare a poziţiei competitive a unei firme, încât, pentru a reface avantajul competitiv, este necesară o transformare de perspectivă.

Evaluarea avantajului competitiv

O organizaţie deţine un avantaj competitiv în momentul în care atinge o poziţie competitivă superioară vis-a-vis de unul sau mai mulţi competitori. Poziţia competitivă reprezintă o măsură relativă de performanţă. În sens practic, performanţa poate fi măsurată prin compararea capabilităţilor integrate ale competitorilor într-un mediu competitiv. Indiferent dacă este vorba de o afacere sau un război, o organizaţie îşi poate evalua poziţia competitivă actuală sau viitoare răspunzând la următoarele întrebări:

Poziţia competitivă actuală:

- Cine sunt competitorii şi care sunt capabilităţile lor?
- În ce măsură pot fi comparate capabilităţile actuale ale organizaţiei cu capabilităţile competitorilor?
- În ce măsură poate fi comparat procentul în care organizaţia respectivă învaţă, se adaptează şi se perfecţionează cu cel al competitorilor?
- Ce probabilitate de apariţie a unor noi competitori în viitorul apropiat există?

Poziţia competitivă viitoare:

- Cine sunt viitorii competitori probabili şi de ce capabilităţi vor dispune?
- Când se preconizează apariţia noilor competitori?
- Care sunt capabilităţile viitoare anticipate ale organizaţiei?
- Ce măsuri pot fi luate pentru a-i descuraja pe viitorii potenţiali competitori?
- Ce măsuri ar trebui luate pentru a crea avantajul competitiv în viitor, în caz că acţiunea de descurajare eşuează?

Răspunsurile la aceste întrebări caracterizează poziţia competitivă actuală a unei organizaţii şi furnizează o estimare a poziţiei viitoare. În unele cazuri, răspunsurile nu sunt perfect clare, deoarece acestea implică nesiguranţă, ambiguitate şi evaluări ale riscurilor. Acest lucru duce deseori la dezacord şi stimulează dezbateri în cadrul unei organizaţii. Dacă se poate ajunge la un consens privind existenţa unei deficienţe competitive, actuale sau viitoare, atunci poate începe dialogul relativ la cursurile potenţiale de acţiune în scopul creşterii poziţiei competitive. Acesta este momentul în care, după obţinerea consensului privind nevoia de schimbare, ar trebui avută în vedere transformarea ca mijloc de realizare a acesteia.

Capabilităţile – ca punct central al transformării

Dacă se pleacă de la premisa că aceste capabilităţi reprezintă elementele esenţiale prin care organizaţiile intră în competiţie, eforturile de a dezvolta sau mări un avantaj competitiv ar trebui să aibă la bază tocmai aceste capabilităţi (capabilities-based). Conceptual, capabilităţile pot fi privite ca incluzând oameni, procese, organizaţii şi tehnologie. Acest lucru implică lărgirea capabilităţilor prin inovaţii şi schimbări la nivelul componentelor. În cazul în care

Orice hotărâre se ia cu consensul tuturor membrilor

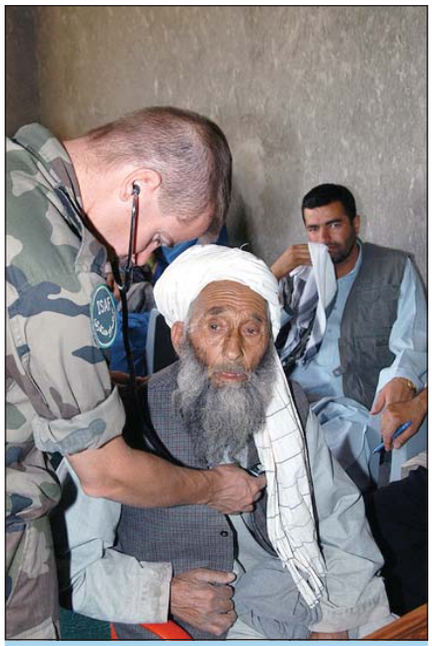
schimbarea la nivelul componentelor implică inovaţie, sunt, de regulă, adecvate metodele tradiţionale. Cu toate acestea, când lărgirea sau dezvoltarea capabilităţilor necesită sincronizarea inovaţiilor în două sau mai multe componente sau când inovaţiile la nivelul componentelor produc dificultăţi, este necesară aplicarea metodelor specifice transformării.

Un nucleu pentru transformare bazat pe capabilităţi implică următoarele elemente şi relaţii:

◆ Transformarea este un proces continuu, ce creează şi menţine avantaj competitiv;

◆ Transformarea implică evoluţia simultană a proceselor, organizaţiilor, tehnologiilor şi capitalului uman, care, luate împreună, lărgesc capabilităţile existente şi fac posibilă introducerea unor capabilităţi noi;

◆ Transformarea lărgeşte baza capabilităţilor existente prin crearea unor



De la asistenţă militară – la asistenţă medicală

noi domenii de competiţie şi competenţe, dând o nouă valoare atributelor competitive existente;

◆ Transformarea influenţează avantajul actual sau viitor prin identificarea oscilaţiilor la nivelul principiilor sau al seturilor de reguli;

◆ Transformarea implică identificarea unor surse noi de putere, care, dacă sunt exploatate, pot duce la mărirea avantajului competitiv;

◆ Transformarea se concentrează pe componenta umană a schimbării, producând conducători capabili s-o realizeze şi creând o cultură deschisă schimbării, care

Antrenament în teren greu frământat

sprijină inovaţiile, acumularea de experienţă şi asumarea riscului.

Aceste elemente asigură un cadru propice transformării şi structurării iniţiativelor privind transformarea. În mod clar, elementele specifice situaţiei competitive a unei organizaţii vor determina amploarea, ritmul şi intensitatea iniţiativelor necesare îndeplinirii obiectivelor strategice dorite. Prin urmare, răspunsul corect la întrebarea "Ce înţelegeţi prin transformare şi cum arată aceasta?" este, deseori, "Depinde de elementele specifice ale situaţiei competitive în care se găseşte o organizaţie".

Transformarea şi organizaţiile militare

Departamentul Apărării al SUA defineşte transformarea ca "un proces care modelează caracterul în schimbare al competiţiei şi cooperării militare prin noi combinaţii ale conceptelor, capabilităţilor, oamenilor şi organizaţiilor, care exploatează avantajele în favoarea ţării şi protejează împotriva vulnerabilităţii asimetrice cu scopul de a ne susţine poziţia strategică, lucru care sprijină întărirea păcii şi stabilităţii în lume".

Această prezentare a transformării redefineşte poziţia centrală a dezvoltării capabilităţilor în direcţia transformării armatei, subliniind caracterul absolut necesar al procesului de transformare. În contextul apărării, cele patru componente principale ale capabilităţii – oamenii, procesul, organizaţia şi tehnologia – pot fi extinse astfel încât să includă elemente structurale suplimentare. În cadrul Departamentului Apărării al SUA, acestea corespund unor structuri ca Doctrina, Organizarea, Instrucţia, Materialele, Conducerea şi Învăţământul, Personalul şi Facilităţile. Raporturile între cele patru elemente principale şi elementele extinse sunt după cum urmează:

◆ Oamenii – Personalul, Conducerea şi Învăţământul, Instrucţia;

◆ Procesul – Doctrina;

◆ Organizaţia – Organizarea;

◆ Tehnologia – Materialele şi Facilităţile.

Acest cadru simplu subliniază dimensiunile principale ale schimbării pentru forţele militare şi asigură un mecanism care ne indică în mod clar şi succint schimbările ce pot fi făcute în "transformarea" forţelor militare. Asigură, de asemenea, o perspectivă utilă pentru reexaminarea trecutului şi elaborarea strategiilor pentru implementarea transformării armatei.

Scurt istoric

Transformările în cadrul armatei au avut ca rezultat dezvoltarea unor noi capabilităţi pentru ducerea acţiunilor de luptă. Acest proces a implicat întotdeauna schimbări evolutive în unele sau în chiar

Cooperare aviaţie – marină

Repetiţie pentru o posibilă intervenţie NRF

toate componentele principale (tehnologie, organizaţie şi oameni). Rezultatul clar al acestor schimbări a avut un impact revoluţionar asupra avantajului competitiv în luptă, atunci când dezvoltarea capabilităţilor competitorilor a rămas în urmă.

În multe cazuri, sursa acestui avantaj competitiv a fost generată de exploatarea unei inovaţii într-o componentă cheie a capabilităţii. Ca exemple pot fi date Falanga Romană (inovaţie organizatorică), praful de puşcă (inovaţie tehnologică), criptografia (inovaţie legată de proces) şi trupele profesionale (inovaţie legată de oameni). Totuşi, în unele cazuri, numai inovaţia la nivel de componentă nu este adecvată pentru a îmbunătăţi semnificativ capabilitatea de luptă. Acest lucru se întâmplă deseori când inovaţia tehnologică face posibilă o îmbunătăţire de zece ori mai mare într-o dimensiune vitală a războiului. O îmbunătăţire de acest tip s-a produs în cazul aviaţiei de transport (distanţa de angajare), lupta mecanizată (viteza de manevră) şi apărarea aeriană (distanţa de descoperire). În fiecare din aceste cazuri, au fost necesare diverse combinaţii ale inovaţiilor realizate în cele patru componente principale pentru a realiza o nouă capabilitate de luptă. Aceste cazuri au scos în evidenţă necesitatea identificării şi exploatării unor noi surse de putere pentru dezvoltarea noilor capabilităţi. De asemenea, au atras atenţia asupra factorilor decisivi pentru obţinerea succesului în ce priveşte transformarea armatei.

Importanţa inovaţiilor privind oamenii

Posibilitatea ca anumite tipuri de inovaţii în ce priveşte acţiunile de luptă să producă disfuncţionalităţi în activităţile elitei a reprezentat una din problemele cheie ale transformării armatei. Este atât cazul dezvoltării războiului mecanizat, cât şi al aviaţiei de transport. Componenta umană constituie factorul cel mai complex în transformare, indiferent dacă este vorba de sectorul privat, public sau militar. În consecinţă, cei însărcinaţi cu gestionarea procesului de schimbare trebuie să se concentreze pe elementul uman.

Accelerarea inovaţiilor prin experienţa câştigată

Unul din factorii care complică transformarea armatei este necesitatea de a demonstra eficacitatea operaţională potenţială a unui nou concept. În cazul aviaţiei de transport şi unităţilor mecanizate, conceptele operaţionale iniţiale şi tehnologiile asociate nu au reuşit să-şi dovedească superioritatea. Puţini au fost cei care au apreciat corect impactul potenţial pe care conceptele operaţionale şi tehnologiile îl pot avea pe măsură ce evoluează. În ambele cazuri, capacitatea de a desfăşura o serie de experimente, exerciţii şi jocuri complementare a fost decisivă prin aceea că a dat posibilitatea liderilor vizionari să accelereze procesul de învăţare şi să obţină dovezi care să sprijine investiţiile în capabilităţile nou apărute.

Un "cuplu" perfect: luptător – armament de precizie

Transformarea şi NATO

Dacă privim NATO prin prisma transformării, este important să avem în vedere întrebările privind avantajul competitiv actual şi viitor. Răspunsurile la aceste întrebări pot furniza o imagine utilă asupra gradului în care este necesară transformarea şi ritmul în care trebuie urmate iniţiativele. Există un larg consens asupra faptului că "mediul competitiv" actual al NATO s-a schimbat. Mediul competitiv relativ static în timpul războiului rece a fost înlocuit de un mediu de securitate complex şi extrem de fluid. Mixtura formată din noii competitori şi capabilităţile lor existente şi preconizate creează o nouă provocare în ce priveşte securitatea. Noii competitori includ "actori" transnaţionali şi non-statali care nu au multe din atributele de identificare obişnuite ca teritoriu, frontiere şi baze fixe sau au aspiraţii şi motive diverse şi operează după reguli diferite.

NATO răspunde noului mediu competitiv încercând să gestioneze riscul prin crearea unei forţe cu capabilităţi şi atribute noi, care să contracareze ameninţările actuale şi previzibile. În cadrul Summitului de la Praga, din 2002, aliaţii au fost de acord că forţele NATO trebuie să devină flexibile, dislocabile şi sustenabile. Măsura în care este necesară schimbarea pentru a crea o forţă cu capabilităţi integrate corespunzătoare îndeplineşte în mod clar criteriile privind transformarea. Mai mult, forţa motrice pentru acest proces o reprezintă Forţa de Răspuns NATO (NRF).

NRF este proiectată ca o forţă de reacţie rapidă, cu efective de 20.000 de militari, pregătită pentru luptă, capabilă de dislocare într-un interval de timp cuprins între 5 şi 30 de zile şi de susţinere 30 de

AWACS – în cercetare

zile. NRF este preconizată să reprezinte un grup de arme întrunite cu mijloace incluzând o forţă terestră de dimensiunile unei brigăzi, mijloace aeriene şi capabilităţi de comandă şi control destinate să sprijine 200 misiuni pe zi, precum şi forţe navale. Pentru a fi dislocate, aceste forţe trebuie să fie expediţionare. Acest lucru impune schimbarea tehnologiei în forma transportului aerian strategic şi inovaţii în ce priveşte oamenii (soldaţi şi aviatori) care pot fi dislocaţi în afara teritoriului lor naţional.

Pentru a fi eficientă ca grup de arme întrunite integrate, NRF va necesita inovaţii tehnologice pentru dislocarea unor sisteme de comandă şi control moderne şi interoperabile. Iar pentru a fi sustenabilă, NRF va necesita elaborarea unor capabilităţi logistice eficiente, robuste şi adaptabile. Pentru a îmbunătăţi sustenabilitatea, vor fi necesare inovaţii în domeniul procesului, organizării şi tehnologiei.

Necesitatea lărgirii interoperabilităţii ridică una din cele mai importante probleme pentru orice forţe armate aparţinând unei ţări şi, în mod special, pentru NATO. Cu toate acestea, ceea ce face din NRF un motor mai puternic pentru transformarea NATO este legătura dintre NRF şi conceptul NATO privind Capabilitatea Operabilă în Reţea (NEC). Această legătură permite forţelor NATO să mărească interoperabilitatea şi să exploateze mai bine noua sursă de putere asociată cu schimbul de informaţii. Însă aplicarea acestui potenţial la mediul fiscal actual şi transpunerea în practică a conceptului NATO privind NEC vor implica în mod inevitabil opţiuni foarte costisitoare.

Necesitatea investirii în acest tip de capabilităţi creează posibilitatea dezvoltării conceptului de colaborare şi experimentare concentrat pe funcţionarea forţelor de coaliţie în reţea dincolo de raza de operare probabilă. Dacă este realizată corespunzător, această abordare ar putea ajuta la producerea dovezii empirice necesare pentru a sprijini NATO când este vorba de investiţiile statelor membre în capabilităţile de bază care fac posibil războiul bazat pe reţea. Un obiectiv cheie pentru accelerarea implementării conceptului NEC–NATO îl constituie creşterea capacităţii aliaţilor de a învăţa unul din experienţa altuia în ce priveşte forţele care acţionează în reţea – în operaţii, exerciţii şi experimente. Dislocarea corpurilor de forţe germane/olandeze în Afganistan, de exemplu, a furnizat ocazia pentru aprofundarea cunoştinţelor privind posibilitatea întrebuinţării comunicaţiilor în reţea şi bazate pe sateliţi în operaţiile coaliţiei.

Un mecanism nou pentru accelerarea dobândirii cunoştinţelor ce ţin de organizare în acest domeniu îl constituie Cursul Scurt pentru Operaţii Centrate pe Reţea. Acest curs de nivel executiv va fi organizat de Comandamentul Aliat pentru Transformare în colaborare cu Centrul de Excelenţă NATO pentru sistemul de comandă şi control şi Biroul pentru Transformarea Forţei din cadrul Departamentului Apărării al SUA, începând din iunie 2005.

Analizând întreaga gamă a iniţiativelor NATO în domeniul transformării, crearea Comandamentului Aliat pentru Transformare apare ca o inovaţie organizatorică importantă, ce promite să contribuie substanţial la procesul de transformare NATO, aflat în curs. Activitatea acestui comandament şi a centrelor de excelenţă NATO asigură un fundament solid pentru realizarea transformării în ritm susţinut a Alianţei. În evaluarea succesului transformării armatei, istoria subliniază importanţa comandanţilor care pot conduce schimbarea şi valoarea unei culturi deschise schimbării, ce tolerează discuţiile şi sprijină inovaţiile. A ales NATO cei mai reprezentativi factori pentru a asigura succesul? Numai timpul o va dovedi. Totuşi, dacă avem în vedere progresul înregistrat până la ora actuală, imaginea este încurajatoare, iar răspunsul – pozitiv.

Transformare înseamnă şi tehnică modernă, ultraperfecţionată

În misiune pe frontul antiterorist

www.nato.int/docu/review/2005/issue1/english/art4.html
Traducerea şi adaptarea
GABRIELA GROZA

Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu"

CITADELA ZBORULUI, LABORATORUL SPECIALIŞTILOR

Instituţia militară de învăţământ de la Boboc este un nume de rezonanţă istorică în Aviaţia Română. Leagăn al aripilor patriei, aşa cum au mai fost şi şcolile de la Tecuci, Focşani ş.a., care, în timp, s-au contopit în citadela din apropierea Buzăului, el a dat ţării, vreme de decenii, multe generaţii de piloţi şi personal nenavigant. Aura acestei minunate făuritoare de brave caractere umane, de aviatori de marcă pentru aeronautica militară şi civilă naţională, dar şi internaţională, a trecut, nu o dată, pragul legendei.

Aici s-au format aşii de la manşa avioanelor clasice cu piston, dar şi ai celor cu reacţie, supersonice, deopotrivă cu cei care, chiar dacă n-au uimit, la un moment dat, lumea, au slujit o viaţă, cu tenacitate, modestie, sârguinţă şi curaj, unităţile de luptă, detaşamentele de zbor, companiile aeriene pe care le-au înnobilat cu harul şi dăruirea lor.

Azi funcţionează ca Şcoală de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. Procesul de învăţământ a fost structurat astfel încât să asigure, între altele, condiţii optime pentru pregătirea de specialitate a absolvenţilor, precum şi pentru menţinerea şi perfecţionarea deprinderilor militare de bază formate în Academia "Henri Coandă", de la Braşov.

PREGĂTIRE INTERARME COMPLEXĂ

Comandorul Valeriu Iosif, şeful Secţiei învăţământ, o veche cunoştinţă de-a noastră, după ce trece în revistă principalele direcţii de activitate din şcoală, ne invită să vedem o parte a bazei didactice. Poposim mai mult în laboratoarele unde se învaţă limba engleză. Într-adevăr, condiţii excelente de însuşire, profesori inimoşi, cursanţi motivaţi, avizi de cunoştinţe multiple şi solide. Se constată un proces de accelerare a învăţării. Există aici un centru secundar de însuşire a limbii engleze, ale cărui cursuri au fost urmate, până în prezent, de 6 grupe, a câte 10 cursanţi. În curând, durata acestor cursuri, prin care se urmăreşte însuşirea terminologiei specifice NATO, se va mări, de la 30 la 60 de ore, dat fiind faptul că o serie de ofiţeri vor merge în teatrul de operaţii militare.

În actuala structură, când Şcoala de aplicaţie a devenit comună pentru cele trei arme de bază din compunerea categoriei de forţe, s-a reuşit să se asigure o pregătire interarme, în mod deosebit la cursurile de stat major, care facilitează şi accederea la concursul de admitere la Universitatea Naţională de Apărare.

"Am dobândit deja suficientă experienţă – ne spune comandorul Iosif –, în sensul că instruirea ofiţerilor se face pe niveluri de pregătire: curs de bază la sublocotenenţi, curs avansat la locotenenţi, ca să acceadă la gradul de căpitan, şi curs de stat major pentru căpitani. Sistemul este compatibil cu cel din ţările membre NATO. Pentru aceasta s-au regândit cursurile de carieră şi celelalte, în sensul că au fost reformulate planurile de învăţământ şi programele analitice, astfel încât să se asigure o pregătire de specialitate în vederea integrării în sistemele NATO şi obţinerea interoperabilităţii, urmărindu-se legarea acestora cu situaţii mai concrete din teatrul de acţiuni militare".

Frontispiciul citadelei zborului, intrarea într-o lume mirifică...

Şcoala pregăteşte şi subofiţerii pe filieră indirectă, din rândul militarilor angajaţi pe bază de contract, pe parcursul a patru luni de zile, învăţământul desfăşurându-se modular. Primul modul, spre exemplu, vizează leadership-ul, fiind gestionat de instructori formaţi într-un centru NATO din Cehia.

Reducerea perioadelor de instruire – la cursul de carieră, de pildă, de la şase la trei luni – s-a făcut şi prin îmbunătăţirea programelor analitice, crescând ponderea învăţământului practic-aplicativ până la 70 la sută.

Şcoala dispune de

reţele de INTERNET şi INTRANET.

Despre exigenţele la examenele de selecţie avea să ne vorbească şi comandantul şcolii, **generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală,** concurenţa fiind foarte mare, cu atât mai mult cu cât anul acesta a fost declarat **"anul calităţii".** Sunt cursuri în care lupta se dă între trei candidaţi pe un loc. La unul din cursuri, la aviaţie, pe 15 locuri au fost peste 40 de candidaţi, la radiolocaţie, tot aproape trei pe loc. Sunt cazuri, foarte rare, în care sunt mai puţini candidaţi decât locuri. Dar dacă nu sunt pregătiţi, nu intră. La cursul de avansaţi, la ghidul carierei, la meteo, erau cinci locuri şi un singur candidat. Şi acela, bazându-se nu pe cunoştinţe, ci pe... relaţii. N-a fost admis.

Exigenţele se manifestă nu numai la admitere, ci pe tot timpul cursurilor. Atât la cei ce frecventează forma de învăţământ, cât şi la instructori. În şcoală, ne spunea comandantul, au fost introduse sondaje de opinie prin care se urmăreşte să se constate care sunt cele mai interesante şi instructive prelegeri. Funcţie de rezultate, se aduc corective, se fac îmbunătăţiri. La absolvire, tot mai multe cadre au declarat că nu şi-au închipuit că la Şcoala de aplicaţie vor trebui să înveţe de dimineaţa până seara. Uite că aşa este. Semn că aceste cursuri sunt etape din viaţă în care trebuie să se asude, şi nu să fie privite ca o perioadă de relaxare.

În acest sens sunt elocvente şi reacţiile care vin de la bazele aeriene la adresa proaspeţilor absolvenţi ai Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. Ele sunt pozitive. Firesţe că este loc şi de mai bine, ne spunea generalul Burhală, dar practica a demonstrat că din şcoală se pleacă cu un bogat bagaj de cunoştinţe teoretice şi practice.

PENTRU SUSŢINEREA MARII PASIUNI

IAR-99, anticamera zborului de performanţă

Deşi în ziua prezenţei noastre la Boboc nu s-a putut zbura din cauza unor condiţii improprii pentru avionul clasic de şcoală IAK-52 şi pentru elicopterul IAR-316 (escadrilele de avioane cu reacţie fiind temporar dislocate la Bacău), vânt cu peste 20 de metri pe secundă, pregătirile pentru starturile ce urmau erau în toi. Instructorii nu se pot prezenta oricum la întâlnirea, pe pistă, cu studenţii. Ei trebuie să fie şi să se dovedească, în ochii acestora îndeosebi, adevăraţi aşi. Chiar dacă majoritatea sunt tineri. Un alt atu al relaţiei dascăl-elev. Cu cât instructorul este mai aproape de vârsta învăţăcelului, cu atât relaţia biunivocă merge mai bine. Am avut şi eu, în aceeaşi şcoală (O, Doamne, ce vremuri!), un instructor mai apropiat de vârsta mea. La IAK-11. B.J.-ul. Adică Bostan Jenică. Îi spuneam aproape totul. Cu ceilalţi, în cei patru ani de şcoală militară superioară, nu prea am îndrăznit. Erau maiori, locotenent-colonei. Măsuram distanţa de suflet între noi cu alte unităţi. După un zbor reuşit, B.J.-ul mă ţinea de după gât după ce coboram din avion până la hangar şi simţeam că pluteam în altă lume. Alţii mă felicitau sau, în caz de rateuri, mă mustrau din poziţia "drepţi". Care nu prea face casă bună între doi zburători. Este, într-un fel, şi opinia comandantului escadrilei studenţilor care zboară primul tip de avion în şcoală, IAK-52, **căpitan-comandorul Viorel Calenciuc,** care a studiat reacţia celor peste 100 de studenţi ce i-au trecut "prin mână". Când ajungi să zbori, instructor şi elev, în formaţie, aripă lângă aripă şi inimă lângă inimă, stadiu de pregătire pe care îl vor atinge în acest an la zbor, relaţiile de suflet sunt cu totul altele. Pilotajul nu s-a însuşit niciodată din (şi la) ordin. Instructorii din subordinea lui Calenciuc, chiar dacă au de-a face an după an cu tineri din "generaţia contra", au găsit metodele prin care să le inducă un plus de motivaţie, să-i împrumute cu o raţie sănătoasă (şi benefică) de dragoste pentru zbor, să-i facă să simtă cu toată fiinţa lor că pot să stăpânească văzduhul dacă vor, dacă iubesc înaltul, dacă muncesc, dacă asudă, dacă trăiesc pentru această profesie. În aviaţie, poate mai mult decât oriunde, constatarea apostolului Pavel "Dacă dragoste nu e, nimic nu e", este de o valabilitate soră cu însăşi existenţa. "Datoria noastră morală este să le dăruim lor ce am învăţat la timpul nostru, de la instructorii pe care i-am avut" – zice căpitan-comandorul Calenciuc.

IAK-52, sau primii paşi spre... cer

La IAK-52 se predă şi se inoculează ABC-ul zborului. Instructorii le întrezăresc din primele săptămâni potenţialul. Şi sunt mândri, ca nimeni altcineva, când constată că n-au dat greş. Vremea le confirmă intuiţiile, judecăţile de valoare. Şi se bucură nespus de realizările lor ulterioare. Cum a fost cu **sublocotenentul Daniel Niţă,**

IAR-316 B Alouette, gata să-şi primească noii "stăpâni"

Emoţiile de dinaintea bătăliei cu bariera sonică

proaspăt absolvent al unei prestigioase şcoli de pilotaj din Franţa. A fost unul dintre studenţii care nu mai zburaseră până la intrarea în Academia Forţelor Aeriene. Dar a ieşit primul la simplă comandă. "Alţii, care au făcut planorism în viaţa civilă, vin cu o anumită doză de infatuare care nu le face un serviciu – ni se destăinuie comandantul escadrilei de IAK. Se cred zmei când nici n-au atins cerul ca lumea. Eu le zic: stop! Nu comparaţi planorul cu avionul! Este altceva".

Îi spun că însuşi generalul şef al Comandamentului şcolilor de aviaţie franceze l-a lăudat pe fostul său elev şi Calenciuc îşi umple pentru câteva săptămâni sufletul de bucurie. Care dascăl nu este mândru când îşi vede elevul pe creste?

Aprecieri deosebite sunt şi la adresa instructorilor de la elicopterele IAR-316. **Locotenent-comandorul Daniel Radu,** locţiitorul pentru zbor al comandantului escadrilei, ne-a informat că printre studenţii formaţi pe acest tip de aeronavă în ultimii ani sunt şi tineri sublocotenenţi din Republica Moldova. Ei vor pleca în ţară după brevetare. În acest scop, parcurg programul de instruire în tehnica pilotajului, de navigaţie aeriană, întrebuinţare în luptă: transport de materiale, răniţi, aterizări în teren limitat. În acest an le-a fost sporit numărul de raiduri, traiectele de zbor fiind alese deasupra tuturor formelor de relief, exigenţele sunt, şi în cazul lor, maxime. Aşa cum sunt, ca regulă, în academiile şi şcolile militare din România.

La Şcoala de aplicaţie, în domeniul zborului s-au obţinut în ultima vreme unele performanţe notabile. Ni le dezvăluie şeful aviaţiei, **comandorul Florea Drăghici,** nimeni altul decât eroul, alături de colegul său de echipaj, **locotenent-comandorul Emilian Popovici,** al unei aterizări forţate formidabile anul trecut, după sărirea cupolei, cu avionul IAR-99 ŞOIM. 2004 a marcat un reviriment nu numai în privinţa calităţii pregătirii, ci şi a numărului de ore, în special la cei de pe avionul reactiv. Este primul an când s-a realizat, şi depăşit chiar, suta de ore de zbor cu studenţii din Academia "Henri Coandă" pe avioanele de şcoală şi antrenament cu reacţie în vederea trecerii pe supersonice. Tot pentru prima dată în istoria şcolii, cei ce urmau cursul de bază au obţinut titlul de pilot clasa a 3-a. S-au efectuat trageri cu formaţia în poligon (simulări), trageri cu tunul, cu PRND-uri, lansări de bombe, luptă aeriană, trageri foto în ţinte aeriene, zbor instrumental.

S-a trecut la o pregătire modernă, modulară, teoretic şi practic, de la clasicul caiet la fişa de pregătire şi analiza pe calculator, în care se face o evaluare progresivă a studenţilor.

Deşi pare mai mic numărul orelor de zbor cu L-39 la studenţii de anul III, circa 20 de ore în medie, faţă de ce zburam noi în şcoală cu MiG-ul 15, în jur de 35–40 de ore, calitatea instruirii este în plină creştere – ne încredinţează **căpitan-comandorul Adrian Geană,** instructor-şef zbor. Anul acesta sunt prevăzute 80 de ore cu anul IV, 40 în perioada mai–iulie şi 40 în cadrul cursului de bază, după ce ies sublocotenenţi.

La Bacău, unde se efectuează trecerea pe supersonice, **căpitan-comandorii Laurian Anastasof, Nicolae Surdea, locotenent-comandorii Eugen Botezatu** şi **Valerică Jumugă** lucrează intens cu cei 19 sublocotenenţi. Primii simpliţi au fost sublocotenenţii Mihăiţă Marin şi Romeo Gârz, ambii promoţia 2003. Despre Marin, comandantul escadrilei, Anastasof, nu mai prididea cu laudele. Dar nu i-a uitat nici pe Gabriel Udrescu, Radu Jugrăvescu, Ciprian Bădilă, pe ceilalţi colegi ai lor, cu care a început zborul în martie. După 24 de exerciţii în dublă comandă, însumând circa 9 ore, erau deja gata să-şi poarte singuri aripile de oţel pe cer. Şi n-au fost simple treceri în tur de pistă sau zone, ci antrenament riguros cu orientări pentru misiuni de luptă, după scenarii tactice, în care sunt simulate operaţii aeriene, cu pregătiri şi analize gen briefinguri şi debriefinguri. Ca la NATO!

ÎN LUPTĂ PERMANENTĂ CU TIMPUL

Colonelul Oprea Bănescu şi **locotenent-colonelul Titi Dăniciuc** au misiuni importante în conducerea şi îndrumarea cursanţilor din radiolocaţie, respectiv artilerie antiaeriană şi rachete sol-aer. Experienţa în aceste arme din compunerea categoriei noastre de forţe şi-o valorifică în transmiterea de cunoştinţe şi deprinderi celor ce urmează cursurile Şcolii de aplicaţie. Primul ne vorbeşte despre aprecierea tot mai rapidă pe care o atingem faţă de "vestici". Au constatat acest lucru colegi ai lor care au vizitat o Şcoală de aplicaţie din Spania. Sublocotenenţii de la Cursul de bază sunt pregătiţi pentru funcţiile de comandant de pluton sau echivalentul, şef de staţie. La nivelul exigenţelor maxime. Accentul se pune pe tehnica nouă. Prin programele derulate din 1995, radiolocatoriştii au reuşit, într-o perioadă scurtă de timp, să înveţe schemele bloc, principiile de construcţie şi de întrebuinţare ale celor două staţii FPS şi GAP FILLER. La una din serii s-a adus GAP FILLER-ul în cazarmă pe toată perioada cursului. 19 ofiţeri şi maiştri militari s-au întrecut pe ei în cunoaşterea staţiilor digitale. Au şi de la cine învăţa. **Căpitanul ing. Constantin Dedu** şi **locotenentul ing. Marinescu** s-au perfecţionat în SUA. Un alt instructor, **maiorul Aurelian Florea,** aflat atunci la masterat la Academia Tehnică Militară, era aşteptat pentru întărirea echipei.

De aici începe... turul de forţă al radiolocatoriştilor

Deşi ponderea acti-

vităţilor este rezervată practicii, nu este neglijată câtuşi de puţin pregătirea teoretică pentru cunoaşterea în profunzime a tehnicii din ultima generaţie. Şi pentru ca limbajul să fie comun cu omologii din NATO, la toate cursurile, 20 de ore sunt rezervate limbii engleze, terminologiei specifice, pentru a putea comunica în structuri.

Se acordă atenţie managementului organizaţiei, în special la nivel pluton, companie, tacticii de radiolocaţie. Între secţiunea radiolocaţie şi unităţile din ţară există o comunicare foarte bună. Pe baza celor relevate de comandanţii din unităţi, dar şi de alte cadre, au fost adaptate planurile de învăţământ, cadre din unităţi au fost solicitate pentru a preda. Aşa s-a întâmplat, de pildă, cu un căpitan inginer de la subunitatea din Ovidiu, care le-a predat cursanţilor FPS-117, inclusiv partea tehnică. Cele două săptămâni de practică în acea unitate s-au finalizat cu un examen,

Viitori navigatori aerieni deslușesc tainele măiestriei

la care rezultatele au fost foarte bune. De altfel, dialogul între instructori şi cursanţi continuă peste ani. Când vin la cursul pentru avansarea în grad, îşi dau seama, şi unii şi ceilalţi, care a fost partea bună, de progres, care sunt minusurile. Sunt în deplină concordanţă cele învăţate în şcoală cu practica din unităţi. Iar problemele ivite pe parcurs, ideile pe care le ridică foştii absolvenţi sunt discutate împreună cu instructorii, ca şi programele analitice, într-un final propunând, de comun acord, ce ar trebui eliminat, ce anume introdus.

Spun că sunt într-o permanentă luptă cu timpul fiindcă noua tehnică este foarte complexă, te solicită mult intelectual şi, dacă nu ţii pasul cu ritmul rapid de predare şi învăţare, eşti eliminat. Trecerea la staţii digitale, noua tehnică, obligativitatea cunoaşterii procedurilor NATO, operativitatea şi interoperabilitatea pe care trebuie să le dovedească sunt o provocare permanentă. De aceea Modelul absolventului pentru toate armele din Şcoala de aplicaţie va fi ca o carte pentru ei.

Radiolocatoriştii au un sentiment de mândrie. Şeful promoţiei la Cursul de bază seria octombrie 2004 – februarie 2005 a fost unul de-al lor, **sublocotenentul Costin Mănăloiu.**

Locotenent-colonelul Dăniciuc abordează sistemic pregătirea interarme. Aşa cum se produc, de altfel, lucrurile în şcoală. Modul în care sunt gândite cursurile în Şcoala de aplicaţie explică, de la sine, de ce a fost necesar să fie întrunite şcolile de aplicaţie pentru fiecare armă într-o singură instituţie de învăţământ. De la gradul de maior, ne explică el, ofiţerul devine ofiţer de forţe aeriene. În paralel cu sintetizarea procesului de predare, a fost extinsă aria de cuprindere. Introducerea unor concepte noi: comanda, controlul operaţiilor (acţiunilor) aeriene după proceduri NATO, managementul şi controlul spaţiului aerian, mijloacele prin care se efectuează acesta, planificarea operaţiilor după standarde NATO au făcut caduc Manualul ofiţerului de stat major. Datorită sistemului comandă-control, elementul de decizie este foarte sus. Trecerea la ofiţerii de stat major la cursul de carieră interarme s-a dovedit benefică. Grupele sunt comune. Disciplinele, de asemenea. Controlul, acţiunea interarme, plus elementul de noutate – standardizarea – fac ca şi convocările în cadrul şcolii să fie, la artilerie şi rachete sol-aer, în comun cu celelalte catedre. Ca şi la celelalte arme. Aici învăţaseră ofiţeri din statul major al Bazei 86 Aeriană Feteşti, prima bază integrată, căpitani şi maiori din toate cele trei arme de bază care cunoşteau foarte bine planificarea acţiunilor aeriene, a controlului spaţiului, fie că erau, la origine, aviatori, artilerişti antiaerieni sau rachetişti ori radiolocatorişti.

Se adevereau spusele **căpitan-comandorului Ionuţ Radu,** şeful biroului planificare învăţământ: al treilea gen de curs de carieră, cel de stat major, nu abordează in stricto acţiunile escadrilei, diviziunului etc., ci ale Forţelor Aeriene. În acest fel, cursul este corelat cu planurile de

L-39, baza de plecare spre supersonicele viitorului

învăţământ de la Academia "Henri Coandă", dar şi cu cele de la Universitatea Naţională de Apărare, întrucât absolvirea acestuia contează ca pregătire pentru cea mai înaltă instituţie militară de învăţământ din ţară. Disciplinele de studiu au fost adaptate la specificul acţiunii Forţelor Aeriene. Ştiut fiind că pot lucra la operaţii, informaţii, personal – funcţii în statul major sau ca operatori şi planificatori în structura specifică a bazei aeriene –, în ultima parte a cursului au fost numiţi, în cadrul unei aplicaţii prin simulare, pe aceste funcţii şi s-au comportat foarte bine. După cum s-au descurcat şi sublocotenenţii de la cursul de bază din 2000, pe care căpitan-comandorul Radu i-a dus într-o pădure să trăiască şi să acţioneze în condiţii de supravieţuire.

La o altă încercare au fost supuşi şi subofiţerii la disciplina de leadership. Au dat probele în prezenţa adjunctului ataşatului militar al Marii Britanii, care s-a declarat foarte mulţumit de pregătirea instructorilor, dar şi a cursanţilor.

Şcoala de la Boboc a fost, este şi va fi o mare pistă de lansare în lumea Forţelor Aeriene a unor cadre de înalt profesionalism. O citadelă a zborului şi un excelent laborator de formare a specialiştilor de renume.

Rachetiştii sol-aer pregătesc... traiectoriile optime

ŞCOALA MARILOR CARACTERE ŞI A PERFORMERILOR

◆ interviu cu generalul de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ, comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu" ◆

– Care sunt, domnule general, la ora actuală, priorităţile instituţiei pe care o conduceţi?

– Continuăm să situăm în prim-plan, cum este şi firesc, procesul de învăţământ, urmărind dezvoltarea profesională a ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor, conform nevoilor reale de pregătire din Forţele Aeriene, alinierea, în integralitatea sa, la standardele, procedurile şi tehnologiile de instruire şi evaluare ale armatelor statelor partenere de Alianţă, devansarea, prin structură, organizare şi conţinut, a transformărilor ce se produc în categoria noastră de forţe.

Trebuie să spun că aceste deziderate se realizează prin îndeplinirea obiectivelor operaţionale ale Şcolii de aplicaţie.

– Care ar fi acestea, în principal?

– În primul rând, este vorba de specializarea iniţială şi instruirea pentru prima funcţie a absolvenţilor Academiei Forţelor Aeriene. Acordăm, de asemenea, o atenţie deosebită formării şi instruirii ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor în rezervă care aparţin categoriei noastre de forţe, ca şi organizării şi desfăşurării procesului de învăţământ pentru formarea subofiţerilor în activitate pe filieră indirectă. Nu mai este un secret pentru nimeni că acţionăm unitar pentru dezvoltarea competenţelor lingvistice ale personalului. A trecut vremea când învăţarea limbilor străine, a limbii engleze în primul rând, era privită ca o problemă mai mult facultativă, de plan secundar ca să zic aşa. Trebuie să ajungem să gândim şi să învăţăm toate celelalte aspecte ale instruirii în limba engleză. Ca în practica de zi cu zi. În acest cadru se înscrie şi însuşirea terminologiei militare specifice NATO, a procedurilor de comandă şi stat major utilizate în acţiunile militare. De altfel, proiectarea şi desfăşurarea cursurilor de carieră şi a celor de nivel le subordonăm dictonului **"instruieşte-te aşa cum vei lupta!"** Învăţământul nu mai este privit de mult ca un scop în sine. Nu formăm oameni pentru diplome, pentru obţinerea de grade, funcţii etc., deşi sunt obligatorii cursurile ca să accezi la ierarhii superioare. În esenţă, formăm luptători, specialişti pentru teatrele de operaţii moderne, pregătiţi să acţioneze la cele mai înalte cote valorice, întocmai combatanţilor din categoriile de forţe similare ale armatelor cu performanţe maxime.

În aceeaşi ordine de idei, gestionăm – şi eu zic că o facem foarte bine – procesul educaţional şi de instruire în zbor a tinerilor ofiţeri care fac trecerea pe avionul de luptă supersonic MiG-21 LanceR. Acest lucru se petrece, practic, pe aerodromul de la Bacău, unde este dislocată escadrila comandată de căpitan-comandorul Laurian Anastasof. Deja o bună parte dintre sublocotenenţi au ieşit la zborul în simplă comandă şi sper ca până la apariţia acestui interviu toţi cei 19 din serie să fie apţi pentru a pilota singuri aeronava. Comandantul escadrilei este un tip foarte ambiţios, bine pregătit, cu studii solide aici, în ţară, dar şi în America şi în Franţa, unde a făcut cursuri de comandanţi de escadrilă şi, respectiv, de securitatea zborului.

Am fost mulţi ani într-o bază aeriană şi ştiu cu ce ne-am confruntat în privinţa formării piloţilor pe MiG-21 LanceR. Aici, în şcoală, am creat un program de pregătire după standarde NATO, o pregătire modulară, cu o altă structură. Avem la cursuri o serie foarte bună de piloţi. Sublocotenenţii care fac acum trecerea se vor duce în bazele aeriene cu cunoştinţe şi deprinderi total diferite faţă de seriile anterioare. Diferite şi superioare. Totodată, facem cu ei o pregătire preoperaţională, după scenarii tactice, cu toate procedurile NATO, ca să nu se mai consume timp în unităţile operative cu asemenea etape. Suntem conştienţi de faptul că în bazele aeriene integrate, în celelalte unităţi, absolvenţii din toate armele duc, în fond, cu ei, cartea de vizită a Şcolii de aplicaţie şi nu ne este indiferent cum se comportă la locul de muncă. Prestigiul instituţiei se reflectă, de fapt, în performanţele lor profesionale, în modul în care îşi fac datoria. De aceea spuneam că acordăm atenţie şi educaţiei. Aceasta este menirea oricărei şcoli: îmbinarea strânsă a celor două componente esenţiale ale sale: instrucţia (învăţătura) şi educaţia.

Revenind la obiectivele prin care realizăm dezideratele despre care vorbeam la începutul dialogului, aş dori să mai menţionez: pregătirea din timp a noilor tipuri de cursuri, a instructorilor şi bazei materiale necesare, în special în ceea ce priveşte cursurile de nivel precum controlul traficului aerian şi radarul Gap Filler, utilizarea la parametri maximi a centrului secundar de învăţare a limbii engleze, menţinerea permanentă în stare de operativitate a tehnicii din dotare şi, nu în ultimul rând, asigurarea şi folosirea eficientă a resurselor financiare şi materiale necesare procesului de învăţământ şi instruire.

– Este benefică, domnule general, reluarea zborului, aici, pe IAK-52, cu studenţii de anul I?

– Categoric. În Academie au parcurs partea teoretică. Acolo aveau condiţii mai vitrege pentru zbor. Pe lângă faptul că aici dispunem de toate resursele materiale şi umane, spaţiul aerian este mult mai favorabil. Este zonă de şes, nu ne interferăm cu nimeni. Şi mai este ceva care dacă nu se vede cu ochiul liber se simte în orice respiraţie pe acest aerodrom, în această cazarmă, aflată şi ea într-un proces continuu de modernizare: tradiţia. De aici începe să se scrie, cu litere mari, istoria. Nu numai a aviaţiei, ci şi a categoriei noastre de forţe.

O altă chestiune importantă o reprezintă aducerea IAR-ului 99 în şcoală. A început deja zborul cu acest tip de aeronavă. Au fost pe Ianca, la mijlocul anului 2004. IAR-99 este avionul de bază pe care se vor instrui piloţii pentru aviaţia de vânătoare, alte subsonice nu vom mai avea. Proiectul de modernizare este în plină derulare. Vom primi mai multe avioane. Piloţii din escadrilă au început trecerea pe IAR-99 ŞOIM. Încă nu avem studenţi la ŞOIM, numai la varianta Standard. După zborul pe IAK-52, ŞOIM va fi următorul tip de avion ce se va zbura în şcoală. Cam aşa se preconizează configuraţia formării piloţilor pentru aviaţia de vânătoare. Iar condiţiile vor fi din ce în ce mai bune. În paralel cu pregătirea instructorilor, tehnicienii au făcut cursuri pentru exploatarea ŞOIM-ului. Şi încă ceva. Este în curs de amenajare un hangar care va fi utilat pentru exploatarea IAR-ului 99 ŞOIM, cu toate laboratoarele de avionică specifică. Într-un an se va amenaja toată aparatura pentru mentenanţă, obiectiv de mare importanţă, ca şi pista, la care se lucrează intens, pentru a fi de largă utilitate, ziua şi noaptea, cu

tot sistemul modern necesar, ca şi Punctul de Conducere a Zborului (PCZ), ca şi finalizarea programului GHIDUL.

– Domnule general de flotilă aeriană, ce se întreprinde, practic, pentru realizarea armonizării pregătirii cursanţilor care, în urma restructurărilor, sunt nu numai cadre de aviaţie, ci şi oameni de bază ai Forţelor Aeriene, pentru integrarea acestora în unităţile de luptă?

– Toate acţiunile pe care vi le-au relatat colaboratorii mei. Într-adevăr, conţinutul activităţilor, structura acestora sunt specifice unui adevărat luptător din forţele aeriene, şi nu limitat, ca până acum, la "meseria" de aviator, de artilerist sau rachetist, de radiolocatorist. Acţionăm întrunit. Întrunite sunt şi pregătirea, concepţia pentru viitoarele acţiuni. Toate cunoştinţele predate se regăsesc în activităţile din bazele aeriene. Altfel, nu şi-ar avea rostul. Totul are finalitate precisă. Aşa şi educăm oamenii. Ceea ce vă spuneam privitor la munca de educaţie, iată, se materializează. Cadrul specific, limitat, fie că este de comandă, de execuţie, de stat major, strict de aviaţie, artilerie antiaeriană, rachete sol-aer, radiolocaţie, este un domeniu depăşit de realitatea teatrului de operaţii modern. Noi toţi suntem o forţă. De aici, nevoia de educaţie permanentă, în consonanţă cu vremurile pe care le trăim.

– În ce măsură corespunde problematica Şcolii cu cerinţele ce decurg din apartenenţa noastră la NATO? Aveţi legături cu structuri similare din alte state? Ce aţi reţinut, în mod special, de la acestea? Ce au reţinut acestea de la noi?

– Eu vreau să vă spun un singur lucru referitor la acest tir de întrebări. Problematica Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene corespunde cu cerinţele ce decurg din apartenenţa României la NATO. Din păcate, nu sunt instituite legături permanente cu alte şcoli de acelaşi tip din state ce aparţin Alianţei. Cadre militare din şcoala noastră au efectuat vizite la şcoli de profil din Spania şi Portugalia. Urmează, în curând, o altă vizită, de aceeaşi natură, în Germania. Concluzia de până acum: nu sunt diferenţe mari între ei şi noi în ceea ce priveşte factorul uman. În general, partenerii de Alianţă stau mai bine din punct de vedere al logisticii didactice.

– Ei sunt mai bogaţi, nu? Dar aceasta este o altă problemă. Vă mulţumesc mult, domnule general.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU

ÎN LUPTĂ CU PUHOAIELE

Foto: MEDIAFAX

După cum este cunoscut, soarta a lovit crunt mii de familii din vestul țării. Ape năvalnice, ucigașe, s-au revărsat asupra a zeci de localități, distrugând totul în cale.

Ca și la alte calamități pe care a fost nevoită să le îndure țara, elicopteriștii militari au intrat imediat în acțiune, la chemarea organelor locale, a oamenilor năpăstuiți, pentru a-i ajuta împotriva urmărilor nefaste ale catastrofalelor inundații.

Așadar, zile și nopți de alertă maximă pentru personalul escadrilei de pe aerodromul Giarmata – Timișoara, comandată de **căpitan-comandorul Florin Ivana.** Zi de zi, elicoptere IAR-330 PUMA au efectuat și câte două, trei, patru ieșiri, funcție de situațiile ivite. Piloții și tehnicienii **căpitan-comandorul Valentin Carra, locotenent-comandorii Ionel Roșca, Emil Prodan, Gheorghe Gheorghe, căpitanii Ion Lazăr, Daniel Tănase, Cornel Moldovanu, Eugen Atasiei, Marian Vochițoiu, maiștrii militari Cristian Badiu, Niculai Rusu, Vasile Raicu, Mircea Pârvu,** avându-l mereu în frunte pe comandantul escadrilei, au survolat în mai multe rânduri localitățile puternic afectate din județele Timiș și Caraș-Severin și au aterizat acolo unde era nevoie absolută și urgentă de ei. La Cruceni, Ionel, Foeni, Otelec, Pustiniș, precum și în alte comune și sate aflate sub ape.

Într-una din zile au salvat 21 de persoane, în alta 186, cum a fost cazul localității Ionel. Printre ei – femei, bătrâni, copii speriați, răniți. Înfruntând riscurile puhoaielor revărsate, starea de tensiune, disperare și alertă maximă a persoanelor care, deși aflate în primejdie, nu vroiau să-și părăsească locuințele înecate de ape, ei au făcut tot ce a fost omenește posibil pentru a le transporta, pe calea aerului, în locurile indicate.

Seara, după aterizările din misiunile omeniei, echipajele de specialiști trudeau la refacerea capacității de zbor a elicopterelor, verificau minuțios toate instalațiile, agregatele și aparatele pentru ca zborurile din ziua următoare să se desfășoare în deplină siguranță, viața nimănui să nu fie în pericol. Se desfășura parcă o luptă contracronometru pentru viață, în căutarea echilibrului.

Sosirea elicopterelor militare în zonele sinistrate era așteptată cu înfrigurare, dar și cu speranță, cu încredere că viața va învinge în acel imperiu al morții și neliniștii. Și, nu o dată, oameni cu lacrimi în ochi îi priveau ca pe adevărații lor salvatori.

Au fost misiuni neobișnuite, grele chiar, dar ei – cum le exprimă gândurile căpitan-comandorul Florin Ivana – spun că nu și-au făcut decât datoria. O datorie înaltă, din inimă, de suflet, sub presiunea stresului provocat de marile și ireparabilele pierderi, a capcanelor întinse de volburi ce se derulau sub ochii lor. Cu atât mai mult cu cât ei și camarazii lor zburaseră adesea peste acele meleaguri frumoase, liniștite, aveau cunoștințe, prieteni, rude în localitățile greu încercate de furia apelor, în zonele calamitate.

Posturi de televiziune locale și centrale și-au însoțit comentariile pe care le-au difuzat în țară, în lume, cu imagini luate cu ajutorul elicopterelor numărul 08 și 11 de la Giarmata.

Prefectul județului Timiș, președintele Consiliului Județean, miniștri, comisia instituită de premierul României, specialiști din domeniul agriculturii și apelor, medici s-au aflat în mai multe rânduri la bordul elicopterelor armatei pentru a analiza situația și a lua măsurile ce se impuneau.

Și, pentru prima dată, elicopteriștii militari au plecat în misiune cu președintele țării și comandantul suprem al armatei, Traian Băsescu, venit la Timiș să vadă efectele dezastrelor și să dispună măsurile de cuviință.

Căpitan-comandorul Florin Ivana și temerarii săi subordonați de la Giarmata nu-și considerau cu acestea nici pe departe încheiat rolul în acest adevărat război cu vitregiile naturii. Știau că-i așteaptă alte încercări. Până atunci însă, au pus la dispoziția acelor oameni spațiile unității, hangarele pentru depozitarea de materiale ce au început deja să fie transportate spre locurile destinate.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

INTERVENȚIE PROMPTĂ

Era în a treia zi de Paști, dimineața. Un cumplit accident de circulație petrecut pe șoseaua Deva–Sebeș a răpus viața mai multor persoane și a provocat rănirea gravă a altora. Un TIR a intrat într-un microbuz. Situația a doi bărbați și a unei femei era între viață și moarte. Numai intervenția rapidă a unui elicopter le mai putea da o speranță. Și, la solicitarea urgentă, elicopterul IAR-330 PUMA cu numărul 49, echipat MEDEVAC, de la Baza Aeriană Câmpia Turzii, a decolat imediat. Era ceață. Dar echipajul comandat de **locotenent-comandorul Mircea Bucurenciu,** pilot clasa 1 și instructor în toate condițiile meteo, era pregătit, decis să acționeze oricum ar fi fost vremea. Nu era prima misiune de asemenea natură la care urma să participe. Cu un an în urmă salvase, din Munții Făgăraș, o femeie gravidă în luna a șasea și pe fiul ei, de numai câțiva ani, aflați în șoc hipotermic. Bucurenciu a coborât atunci într-o vale, supranumită de unii Valea Iadului, cu plafonul de nori la doi metri deasupra rotorului, pentru a-i putea îmbarca pe cei doi bolnavi.

După circa 20 de minute de la primirea misiunii din a treia zi de Paști, a aterizat la Târgu Mureș, de unde a luat echipa de șase medici SMURD, în frunte cu **doctorul Raed Arafat.** Și, de acolo, cu cea mai mare grabă, s-a îndreptat spre popasul Izvorul Rece, locul unde răniții așteptau ultima șansă de salvare.

Până la Alba Iulia, tot ceață. Dar echipajul, din care mai făceau parte **căpitanul Gheorghe Sanda,** pilot secund, și **maistrul militar clasa 1 Dan Duță,** tehnic de bord, a făcut cu bine față situației.

La popas, mai bine de o oră a durat transferarea răniților din ambulanță în elicopter. Operațiunea a întârziat datorită intervențiilor medicale la fața locului, necesare pentru a-i menține în viață. De acolo, înapoi la Târgu Mureș, pentru internarea în spital. Totul s-a desfășurat într-un ritm atât de rapid, încât doctorul Arafat, liderul SMURD-ului, și ceilalți medici au rămas înmărmuriți. De o intervenție de o asemenea amploare și atât de rapidă, după cum aveau să declare, nu mai avuseseră parte niciodată, fapt pentru care au transmis mulțumiri Ministerului Apărării Naționale și Statului Major al Forțelor Aeriene. (**Petre Bână**)

Elicopterişti militari români în Bosnia-Herţegovina

ÎNTRE DATINĂ ŞI DATORIE

În cazarma de la Banja Luka, personalul detaşamentului de IAR-330 SOCAT a trăit la începutul lunii mai momente emoţionante. Timp de cinci zile, militarii români l-au avut în mijlocul lor, alături de **căpitan-comandorul Daniel Cotan,** instructor-şef la Grupul 2 Elicoptere şi, pentru un timp, comandant al Grupului, pe **părintele Marius Guguci,** preotul Bazei 90 Transport Aerian, care a venit la ei pentru a fi împreună de Sfintele Paşti. Şi, s-au simţit, cu toţii, aproape ca acasă.

În hangar, între două elicoptere, a fost amenajat un loc special, unde, lângă icoana Sfântului Nectarie, care va fi protectorul spiritual al capelei ce urmează să fie construită în Baza de la Otopeni, au aşezat icoanele Mântuitorului şi Maicii Domnului. La loc de înaltă cinstire au pus, de asemenea, sfeşnice, Sfânta Cruce şi Biblia.

Înainte de noaptea Învierii, 22 de cadre s-au spovedit, apoi au fost împărtăşite.

Proscomidia pentru Sfânta Liturghie s-a ţinut pe podeaua împodobită a unui elicopter amenajat ca pentru o astfel de procedură religioasă.

În prezenţa întregului personal, părintele a oficiat Slujba de Înviere şi Sfânta Liturghie. S-a cântat, în cor, troparul "Hristos a Înviat". Personalul a primit Sfintele Paşti, cu gândul la sănătatea şi viaţa lor, a celor dragi, aflaţi departe de ei, dar şi cu rugăciunea în suflet de ajutor de la Dumnezeu pentru a-şi îndeplini cu bine misiunea de mare răspundere încredinţată în acea ţară atât de greu încercată.

La masă au servit produse tradiţionale româneşti.

A doua zi de Paşti s-a făcut agheazmă mică şi a fost binecuvântată toată tehnica de luptă.

Erau bucuroşi, chiar dacă absenţa din familie la cea mai mare sărbătoare a creştinătăţii îi mai încerca cu o urmă de lacrimă.

"I-am simţit aproape de mine – spunea, fericit, părintele – ca şi cum ar fi din familia mea".

Căpitan-comandorul Cotan a fost şi el, la rându-i, mulţumit pentru că a putut să constate, la faţa locului, care sunt problemele ce trebuie rezolvate în teatru, cu atât mai mult cu cât, nu peste multă vreme, detaşamentul ALPHA va fi înlocuit cu detaşamentul BRAVO, iar acesta, după expirarea termenului, cu un altul, CHARLIE, care şi-a început şi el pregătirile specifice, în vederea misiunilor ce se execută în Bosnia-Herţegovina. Misiuni de căutare-salvare pe care, aproape zilnic, elicopteriştii aflaţi acum în subordinea proaspătului **căpitan-comandor Eugen Suciu** le execută indiferent de vreme, de condiţiile din teatrul de operaţii. În ziua în care am notat aceste rânduri, la Banja Luka erau condiţii meteo grele, şi se zbura ca-n zilele cele mai bune.

Două SOCAT-uri româneşti au participat la un exerciţiu demonstrativ

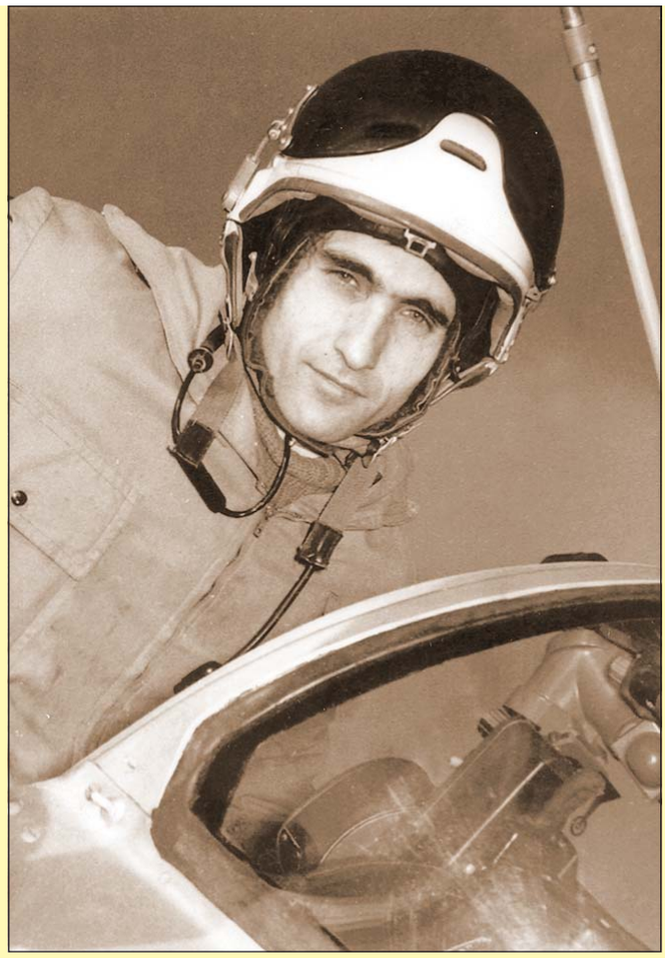
Un ofiţer român de aviaţie din cadrul contingentului participant la misiunea Uniunii Europene "Althea", din Bosnia-Herţegovina, a comandat formaţia multinaţională de elicoptere care a executat operaţiunea "Spring Lift", destinată antrenării forţelor de rezervă în executarea unor acţiuni de desant.

Locotenent-comandorul Cristian Ciochină a avut în subordine zece elicoptere aparţinând forţelor aeriene belgiene, britanice, italiene şi româneşti, care, la finele operaţiunii, au survolat oraşul Sarajevo în formaţie, după care au aterizat în camp-ul Butmir şi au debarcat peste 100 de militari dintr-un regiment italian care asigură forţele de rezervă ale misiunii "Althea".

Conform informaţiilor transmise de maiorul Marian Ionescu, reprezentantul naţional al Armatei României la această misiune, detaşamentul românesc participant la activitate a fost format din două elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT şi echipajele acestora. La finalul activităţii, comandantul Forţei Europene, generalul-maior britanic David Leakey, a mulţumit militarilor români pentru modul ireproşabil în care şi-au îndeplinit misiunile pe timpul operaţiunii.

Armata României participă la misiunea "Althea" cu 110 militari, care încadrează subunităţi de aviaţie, informaţii, poliţie militară şi transport, precum şi diferite funcţii în statul major al Forţei Europene EUFOR.

Detaşamentul Forţelor Aeriene Române, format din patru elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT şi personalul aferent, este dislocat la Banja Luka din data de 4 ianuarie a.c., pentru a executa misiuni de recunoaştere aeriană, transport tehnică şi personal, căutare-salvare şi evacuare medicală.



CLIPA CEA REPEDE...

Boboc – 1987

Pe una din aleile străjuite de pini, îl întâlneam pe Doru Davidovici. Aveam emoţii cât toată generaţia mea. Deşi îl cunoşteam de la Borcea, atunci era altceva.

Eu – locotenent, el – pilot galonat şi deopotrivă cunoscut şi admirat de lumea zburătorilor. Şi nu numai de ea.

Purtam în mână cartea "V de la victorie". L-am rugat să-mi scrie un autograf. Amabil, privindu-mă cumva dintr-o parte, m-a întrebat unde voi zbura. Am răspuns, nu fără un soi de mândrie în glas, "La Borcea!". Scurt, fără exclamare, răspundea ca un ecou: "Nu-i rău".

Autograful, ca totdeauna scris citeţ, îngrijit şi ordonat, se termina aşa: "…cartea aceasta, ca semn a ceea ce va urma".

În urmă, am plecat: eu la treburile mele şi Doru la ale lui. Doar noaptea ce a urmat avea să-mi ţină tovărăşie în lectura cărţii a nu-mai-ştiu câta oară şi a autografului deopotrivă.

Borcea – 1989 (19 aprilie)

Zbor de zi pe o vreme închisă cu un plafon lăptos, dar suficient de înalt ca să poată zbura şi locotenenţii. Decolez într-un avion de dublă comandă, eu îmbrac hamul paraşutei din cabina întâi, Doru se strânge în cabina a doua.

Nu durează mult până în zona de lucru. Cu monumentul de la Adamclisi în stânga, braţele Dunării sub noi, şi în dreapta, undeva departe, graniţa de sud, iar în spate – Cernavodă.

Învăţam atunci introducerea în picaj şi scoaterea din şandelă prin două semitonouri. Zbor frumos şi elegant în execuţie.

Doru îmi arată în câteva evoluţii ce am de făcut, apoi mă lasă. Urcat deasupra plafonului aburos, încep să lucrez pe direcţia nord-sud.

Doru nu punea mâna pe manşă. Ori, mâna lui, chiar fiind acolo, nu era.

După trei evoluţii încheiate, în care Doru doar îmi vorbea calm şi aşezat din cabina a doua, auzim în căşti: "823, execută viraj dreapta pentru intrare în zona de lucru".

Brusc, realizez. Furat de frumuseţea zborului meu, îndemnat de fiecare vorbă bună a lui Doru, executasem trei evoluţii consecutive pe direcţia sud şi, astfel, depăşisem graniţa cu cel puţin 30 de km!

"Lasă-l la mine", a mai spus Doru şi, uşor, parcă fără grabă, spărgând în jos plafonul, ne-am întors, cu nordul în braţe, spre Adamclisi-ul nostru.

Nici eu, nici el nu mai zburam în ziua aceea. Pe jos, agale, am mers împreună către sistemul de dirijare la aterizare. Dialogul cu navigatorul a fost scurt:

– Cam cât am trecut? – întreabă Doru.

– Peste 20 de kilometri – apreciază Marin Dan, navigatorul nostru.

– Ai văzut tu?

– Nu foarte bine… Erau ionizări pe tub.

– Deci?!

– Nu aţi trecut – încheie zâmbind navigatorul.

Braşov – 2005

Pe aleea centrală a Academiei Forţelor Aeriene, mă ajunge din urmă un locotenent. Înalt, subţire, cu faţă plăcută. Vrea un autograf pe cartea "Semn de cer senin". Mă uit la el, mă uit la carte şi îl întreb:

– Unde vei zbura în continuare?

– Sper că la Borcea – spune el.

– Nu-i rău, răspund.

Scriu câteva cuvinte pe contrapagină, îi strâng mâna locotenentului, aflu din public că-i cel mai bun din promoţia lui, şi plec. Repetam în gând ce i-am scris, ca nu cumva să fi denaturat sensul. Brusc, ca dintr-un somn fără vise, mă trezesc: autograful se încheia cu acelaşi "… ca semn a ceea ce va urma".

Am tăcut. Tăceam şi mergeam.

La 16 ani de la dispariţie,

COMEMORĂRI LA BRAŞOV ŞI FETEŞTI

Joi, 14 aprilie 2005, Academia Forţelor Aeriene de la Braşov i-a comemorat pe **Doru Davidovici** şi **Dumitru Petra,** piloţi militari care şi-au pierdut viaţa în catastrofa aeriană din 20 aprilie 1989, la bordul avionului MiG-21 dublă comandă numărul 6946.

Primul – pilot experimentat, instructor de zbor şi scriitor consacrat, al doilea – pilot în formare pe aeronavele de luptă MiG-21 clasic. Decolaţi într-un zbor de rutină, spre finalul zilei de zbor de instrucţie, cei doi nu s-au mai întors.

După 16 ani, vreme trecută ca un fulger prin viaţa aviatorilor militari, Doru Davidovici rămâne neuitat: admirat ca pilot şi preţuit ca scriitor.

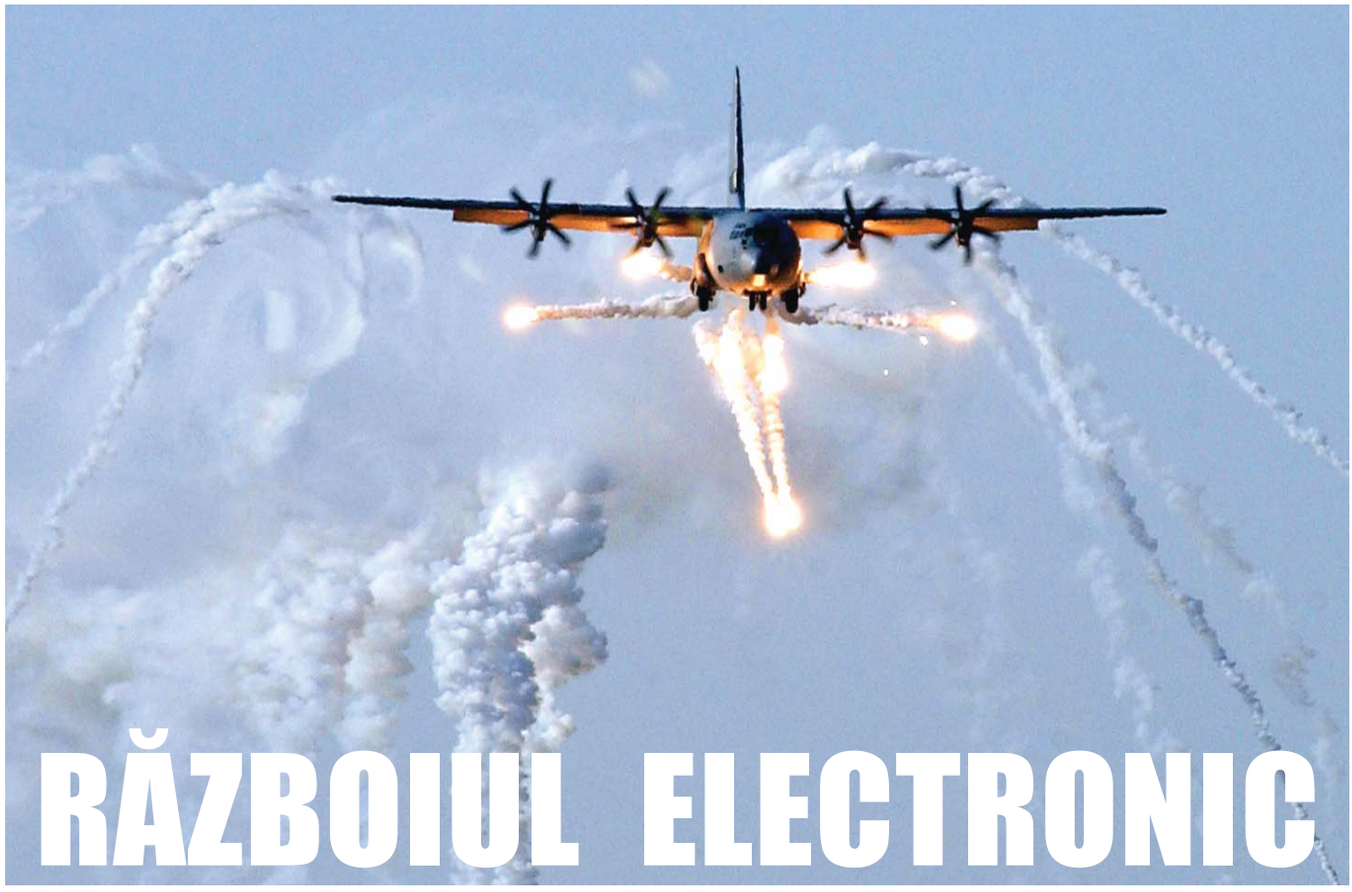
Iscat din mintea şi inima celor mai tineri dintre piloţii Forţelor Aeriene – studenţii anului V –, momentul Doru Davidovici de la Braşov s-a depus ca o ramură de măslin sub umbra cetăţii nemuritoare zidită cu delicateţe, dare de sine şi bucurie, cu infinit zbucium interior de cel care ne rămâne pilotul şi scriitorul Doru Davidovici. Sub cerul închis al sălii de festivităţi de la Braşov, am văzut ochi vii şi scotocitori, feţe atinse de o melancolie, însă am simţit inimi calde lângă ideea de zbor.

Miercuri, 20 aprilie 2005, piloţii Bazei Aeriene de la Feteşti şi-au comemorat dispăruţii. Aprilie pe final, primăvară furată, linişte de aerodrom străjuită de ne-zborul avioanelor, un grup de piloţi şi câţiva oaspeţi de suflet – albiţi unii şi cuceritor de tineri ceilalţi – pe câmpul verde cu grâu de toamnă unde loc de ultimă aterizare le-a fost lui Doru Davidovici şi Dumitru Petra.

Locul a rămas. Lăsat nouă în grijă de stăpânii pământului din jur, este păstrat curat cu un fel de veneraţie. Nu ca pe un aerodrom, ci ca pe un hotar.

Preotul unităţii a oficiat o scurtă slujbă de pomenire. Îmi priveam camarazii: tăcuţi, sobri în combinezoanele lor de zbor, cu privirile înfipte în pământul câmpului atunci când parcă cerul nu mai există. În urmă, ei mai adunau încă frânturi mici de duraluminiu tocat şi le depuneau pe locul acela. Nu într-o alcătuire anume. Ci mai degrabă rânduite pe liniile de forţă ale unui gând, ale unei şoapte mute ca semn de înţelegere. Gândul acela nerostit, vechi cât avioanele şi cât zborul lor: **căderile, în aviaţie, înseamnă tot zbor!**

Pagină realizată de căpitan-comandor DUMITRU BERBUNSCHI



RĂZBOIUL ELECTRONIC

PRINCIPII ŞI MIJLOACE SPECIFICE AVIAŢIEI

Complexitatea şi importanţa componentei aeriene a războiului modern, determinate de caracterul dinamic şi manevrier foarte pronunţat al acţiunilor militare, de schimbările rapide şi frecvente ale situaţiilor aeriene sau de caracteristicile situaţiei electronice în care trebuie să acţioneze forţele, precum şi de rolul deosebit, uneori chiar decisiv, pe care îl are obţinerea succesului în operaţia aeriană, au modificat, în mare măsură, imaginea câmpului de luptă, acesta transformându-se într-unul înalt tehnologizat.

Ultimele conflicte ale secolului trecut au confirmat necesitatea ca acţiunile militare să înceapă prin declanşarea luptei radioelectronice şi operaţiei aeriene, urmărindu-se nimicirea aviaţiei inamicului la sol şi în aer, cucerirea supremaţiei aeriene şi, pe măsura descoperirii şi localizării obiectivelor din adâncime, lovirea lor cu sisteme de armament de mare precizie.

În aceste condiţii, funcţiile unui echipament *destinat războiului electronic (EW – Electronic Warfare)* constau în a *detecta, suprima* sau *neutraliza* mijloacele şi sistemele electronice ale adversarului, respectiv sistemele radar, de comunicaţii, optoelectronice etc. În cazul aviaţiei, pentru protejarea mijloacelor şi sistemelor de bord proprii şi pentru contracararea ameninţărilor inamicului, este necesar ca în faza de proiectare şi construcţie a platformelor aeriene militare să fie utilizate pe scară largă o serie de tehnologii şi echipamente specifice războiului electronic, efectul imediat fiind acela al măririi semnificative a şanselor de supravieţuire a acestora în câmpul de luptă.

În consecinţă, *misiunile* specifice aviaţiei militare din punct de vedere al războiului electronic pot fi prezentate sintetic astfel: ◆ cercetarea, analiza şi avertizarea eficientă a categoriilor de forţe armate proprii asupra situaţiei electromagnetice existente; ◆ autoprotecţia platformelor aeriene proprii; ◆ acoperirea prin bruiaj a dispozitivului propriu de aeronave de luptă; ◆ neutralizarea prin bruiaj a elementelor vitale din cadrul sistemului de apărare antiaeriană al inamicului; ◆ suprimarea fizică a elementelor vitale din cadrul sistemului de apărare antiaeriană al inamicului.

Mijloace de sprijin electronic (ESM – Electronic Support Measures)

Importanţa tot mai accentuată a radarelor de la bordul diferitelor platforme de luptă a creat nevoia presantă de mijloace şi sisteme care să permită detecţia *pasivă* a emisiilor electromagnetice ale inamicului, fără a fi, la rândul lor, detectate. În consecinţă, dezvoltarea unor platforme aeriene specializate de *EW* (AWACS, EA-6B, TR-1, U-2, EF-111 etc.) şi, în particular, implementarea la bordul avioanelor a unor mijloace integrate de *EW* eficiente constituie o cerinţă fundamentală în activitatea de proiectare a aeronavelor capa-

bile să evolueze şi să supravieţuiască în condiţiile câmpului de luptă modern.

Cercetarea, interceptarea, localizarea şi *identificarea* în timp real a surselor de radiaţie electromagnetică folosite de adversar reprezintă funcţiile de bază ale receptoarelor. Informaţiile astfel obţinute sunt utilizate pentru recunoaşterea ameninţărilor şi adoptarea corespunzătoare a armamentului şi echipamentelor proprii de tip *ECM* (Contramăsuri Electronice). Cu specificaţia că raza de acţiune a senzorilor încorporaţi trebuie să fie superioară razei de acţiune a senzorilor sistemelor de arme ale inamicului.

În momentul de faţă, echipamentele *ESM* destinate interceptării radar se împart în *două* clase importante:

Receptoare de alarmare radar (*RWR* – *R*adar *W*arning *R*eceiver), care funcţionează în timp real şi sunt instalate pe avioane, nave maritime, submarine, acestea fiind folosite şi de forţele terestre – pentru autoprotecţie.

Receptoarele de alarmare radar de pe avioanele şi elicopterele militare servesc la avertizarea imediată asupra unui atac iminent cu rachete sol-aer sau aer-aer, avioane de interceptare şi sisteme de tunuri antiaeriene. Natural, în momentul când se obţine o avertizare referitoare la tipul, direcţia şi prioritatea relativă a ameninţării, echipajul poate efectua manevre de evitare sau poate utiliza contramăsurile de imitare, bruiaj activ sau pasiv, capcane termice sau alte momeli.

RWR reprezintă, în general, cele mai simple forme de receptoare *ESM* şi sunt formate dintr-un echipament nesofisticat, cu sensibilitate redusă (în jur de –30 dBm), proiectat pentru a acoperi benzile de frecvenţă specifice ameninţărilor aşteptate şi care exploatează avantajul distanţei pentru a realiza o avertizare înainte ca acestea să atingă *distanţa de luptă*.

Funcţia *primară* a *RWR* este de a alarma echipajul asupra unei ameninţări imediate şi de a asigura informaţii pentru a determina traiectoria ocolitoare, în scopul evitării impactului cu componenta distructivă a sistemului de arme advers.

Informaţia asupra ameninţării detectate este afişată în formă analogică sau digitală pe un display specific şi constă, în general, din tipul sistemului de arme detectat (spre exemplu: *SAM, AAM* etc.) şi, respectiv, din localizarea acestora (distanţă şi coordonate unghiulare) în raport cu vectorul purtător. De asemenea, principiul de proiectare al unui *RWR* este dictat de scenariul ameninţării *EW* căruia trebuie să-i facă faţă acesta.

Receptoare de recunoaştere/ observare (*RRS* sau *SRS, R*econaissance *R*eceiver *S*ystems sau *S*urveillance *R*eceiver *S*ystems), folosite pentru interceptarea, colectarea, analiza şi localizarea semnalelor radar aproximativ în timp real, în scopul actualizării *EOB* (*E*lectronic *O*rder of *B*attle).

RRS/SRS sunt mai sofisticate decât *RWR* şi sunt utilizate în special pentru a ridica *hărţi radar* şi *de comunicaţii* ale adversarului şi a monitoriza mesajele radio ale acestuia. De asemenea, acestea sunt mult mai sensibile, pentru a fi capabile să intercepteze radiaţiile radar pe lobii laterali la distanţe cât mai mari.

Direcţiile viitoare de dezvoltare a echipamentelor *ESM* urmăresc, pe de o parte, creşterea complexităţii receptoarelor *ESM* pentru a face faţă unui mediu electromagnetic tot mai complex, aflat în continuă expansiune, iar pe de altă parte, utilizarea masivă a tehnicii computerizate pentru o sortare şi identificare eficiente ale semnalelor utile.

Contramăsuri electronice (ECM) utilizate în aviaţie

Generatoarele de bruiaj stand-off utilizează sisteme *ESM* cu capacitate de căutare în direcţie pentru localizarea ţintelor susceptibile de a fi bruiate. De asemenea, un calculator va realiza ges-

tionarea şi ierarhizarea ameninţării relative a emiţătoarelor localizate şi va realiza o alocare eficientă a puterii de bruiaj asupra acestora. Misiunile avionului purtător de *ECM* stand-off se realizează în afara zonelor letale de acţiune a sistemului de apărare antiaeriană al adversarului, în scopul sprijinului *ECM* avioanelor proprii (acoperirii acestora prin bruiaj). Sistemele *ECM* stand-off, acţionând în afara limitei zonei de nimicire, vor utiliza un bruiaj de zgomot de putere mare şi cu o directivitate consistentă.

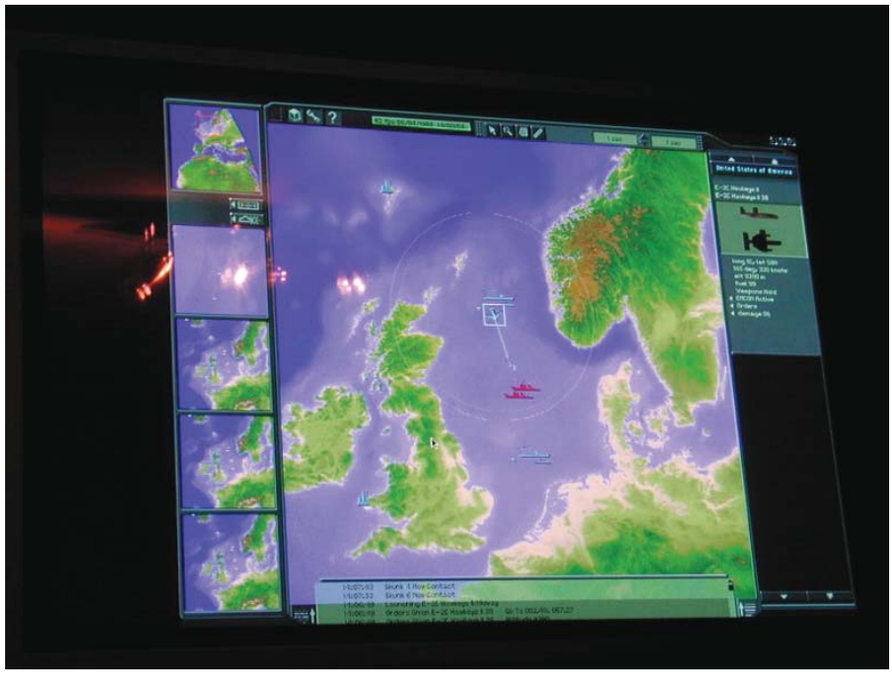
Bruiajul de escortă se realizează prin intermediul platformelor purtătoare de sisteme *ECM,* care au menirea să însoţească şi să sprijine (să acopere prin bruiaj) elementele de luptă proprii. În cazul aviaţiei, avionul purtător de bruiaj însoţeşte avionul în zona acţiunilor de luptă, protejându-l împotriva mijloacelor şi sistemelor de atac ale adversarului.

În general, se poate aprecia că eficacitatea generatoarelor de bruiaj de escortă este superioară generatoarelor de bruiaj stand-off, deoarece acestea se află dispuse mult mai aproape de sistemele *victimă.* De asemenea, în cazul acestui tip de bruiaj, trebuie luate măsuri suplimentare pentru a proteja eficient avionul purtător de bruiaj, întrucât acesta are tendinţa de a deveni ţintă principală pentru sistemele de apărare antiaeriană ale adversarului.

Autoecranarea sau autoprotecţia se realizează cu ajutorul sistemelor *ECM* (expandabile), dispuse la bordul platformei de luptă propriu-zise, şi aceasta are ca scop neutralizarea achiziţiei datelor necesare urmăririi de către sistemele de conducere a focului ale adversarului.

Scenariul standard pentru autoprotecţia *ECM* are la bază modul de penetrare *individual* al sistemului de apărare antiaeriană al inamicului, acesta creând una sau mai multe situaţii aeriene complexe care au ca efect *stresarea* sistemului de apărare inamic şi, respectiv, diminuarea capacităţii acestuia de a prelucra în timp real semnalele utile recepţionate de la ţinte.

Bruiajul mutual sau de cooperare presupune o conducere coordonată a acţiunilor *ECM* pentru elementele de luptă, cu efect imediat în diminuarea posibilităţilor de achiziţie a datelor de către sistemele de conducere a focului ale adversarului. Avantajul major al bruiajului de sprijin mutual se referă la posibilitatea de a avea la dispoziţie, în acest caz, o putere de bruiaj radiată efectiv mult mai mare pentru un grup de platforme, în contrast cu cazul unei singure platforme.



ECM expandabile sunt sistemele utilizate *o singură dată,* un timp limitat şi, în general, pentru (auto)protecţia platformei lansatoare. Principalele *categorii* de contramăsuri expandabile sunt:

Dipolii reflectori *(chaff),* care reprezintă cele mai vechi mijloace *ECM* de bruiaj ale staţiilor radar, dar la fel de importante şi în prezent. În general, acestea sunt utilizate pentru a proteja avioanele strategice şi tactice, navele etc., fie în modul de acoperire *prin coridor,* fie în modul *de autoprotecţie.*

Reflectoarele dipol, dispersate de un avion cu o repetabilitate pe o perioadă lungă de timp, sunt utilizate pentru a forma un *coridor* sau *tunel,* care va ascunde avionul următor. *Autoprotecţia* se realizează prin lansarea unei cantităţi relativ mici de dipoli reflectori cu profil controlat, pentru ca radarul din compunerea unui sistem de conducere a focului să vizeze norul creat de aceştia. În general, acţiunea dipolilor reflectori se bazează pe reflexia rezonantă la suprafaţa acestora.

Capcanele termice sunt proiectate pentru a acţiona împotriva capetelor de autodirijare în infraroşu (sau termic). Acestea sunt dispersate în vecinătatea rachetei victimă şi devin ţinte de interes pentru sistemul de urmărire în infraroşu sau termic al rachetei, evitându-se în acest mod acţiunea rachetei asupra ţintei reale.

Generatoarele de bruiaj activ cu o singură întrebuinţare sau miniatură sunt o altă formă de mijloace expandabile intens utilizată în aplicaţiile reale de autoprotecţie *ECM* a platformelor aeriene. Costul şi puterea scăzută ale acestor mijloace expandabile impun plasarea unor generatoare de bruiaj multiple în vecinătatea sistemului victimă, totul în ideea saturării părţii sale de recepţie, respectiv pentru suprasaturarea părţii sale de procesare a datelor. Lansarea unui astfel de generator de bruiaj se poate executa cu ajutorul unor rachete, piese de artilerie, baloane sau paraşute. De asemenea, generatorul de bruiaj poate fi încorporat în cadrul unui minisistem telecomandat de tip *RPV* (Remontely Piloted Vehicle). Aplicaţiile acestor generatoare de bruiaj activ includ bruiajul comunicaţiilor din spaţiul tactic sau bruiajul radarelor din cadrul sistemelor de arme.

Capcanele sau momelile *(decoys)* reprezintă o formă particulară de mijloace *ECM* expandabile şi sunt utilizate pentru a creşte probabilitatea de supravieţuire a navelor şi avioanelor prin intermediul injectării în blocul de recepţie a sistemelor de arme ale inamicului a unor informaţii despre ţinte false (crearea unei situaţii electronice false). Spre exemplu, o modalitate eficientă de acţiune în această direcţie constă în *saturarea* apărării adversarului cu un număr foarte mare de ţinte false (prin urmare, inamicul va angaja în eliminarea acestor ameninţări potenţiale o parte din resursele sale, astfel că sistemul său de apărare va fi mai puţin eficace). Un alt exemplu de utilizare ar consta în *amplificarea semnăturii* unei ţinte de dimensiuni mici sau greoaie, astfel încât sistemul de arme să fie *atras* spre capcană, iar ţinta reală să poată executa manevre de degajare specifice.

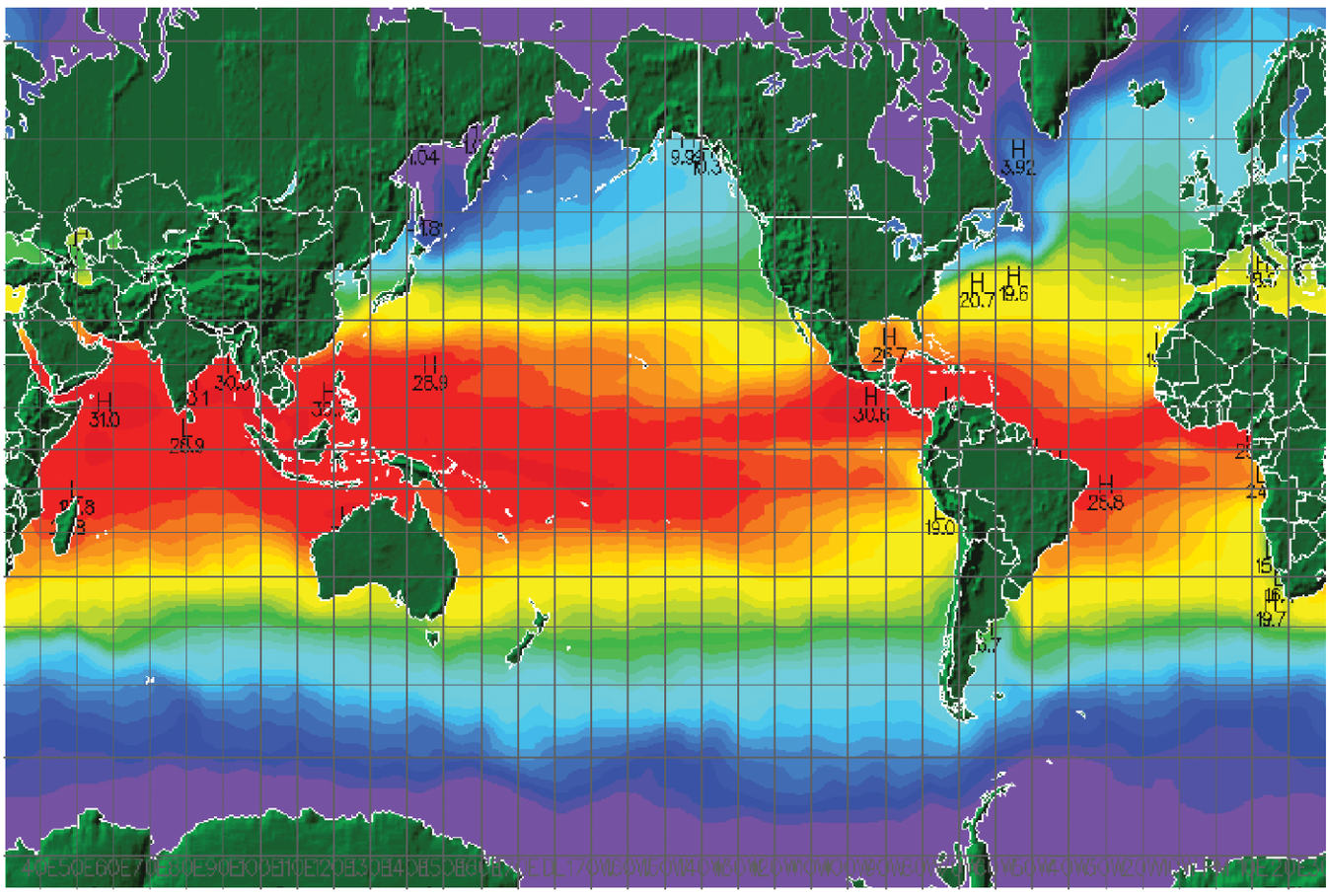
Capcanele termice sunt de cele mai multe ori utilizate fie ca *avioane teleghidate (drone),* fie ca *vehicule telecomandate.* Un asemenea sistem poate îndeplini o funcţie dublă – *de înşelare* şi, respectiv, *de recunoaştere,* fapt ce justifică într-o mare măsură costul lor relativ ridicat. Un alt *avantaj* al capcanelor utilizate ca avioane teleghidate constă în faptul că, prin caracteristicile lor, acestea sunt asemănătoare ţintelor reale, atât în ceea ce priveşte *RCS,* cât şi "semnătura" lor în infraroşu. Suplimentar, acestea pot avea şi caracteristici de manevrabilitate asemenea ţintelor reale, fapt ce determină ca măsurile *ECCM* împotriva acestora să fie foarte dificil de executat.

Reducerea suprafeţei efective de reflexie radar *(RCS)* a unei platforme aeriene, pentru a micşora semnificativ probabilitatea de descoperire a acesteia, conduce la o nouă clasă de tehnici de mascare, cunoscute sub denumirea generică de *tehnici de slabă observabilitate* (sau tehnologia ***stealth***). Practic, tehnologia *stealth* şi componenta *ECM* a *EW* reprezintă două modalităţi sinergice, care reduc capacitatea unui sistem de apărare antiaeriană de urmărire a ţintelor.

Principial, metodele fundamentale de reducere a *RCS* a unei platforme aeriene sunt următoarele: ◆ ***geometria platformei aeriene*** - prin alegerea unei geometrii adecvate a platformei aeriene se urmăreşte micşorarea razei şi curburii suprafeţei de interes, concomitent cu eliminarea tuturor discontinuităţilor suprafeţelor exterioare supuse impactului undelor electromagnetice radar; ◆ ***materiale absorbante radar (materiale antiradar)*** - o formă de *acoperire antiradar* absoarbe radiaţia incidentă, astfel încât reflexiile sunt (aproape) complet eliminate. O altă formă utilizează ***învelişuri de interferenţă***, astfel încât energia electromagnetică incidentă şi reflectată se compensează reciproc; ◆ ***controlul energiei reflectate*** - acesta se referă la redirecţionarea energiei incidente într-o altă direcţie, diferită de direcţia de sosire.

(continuare în numărul următor)

Locotenent-comandor ing. DUMITRU DRAGOMIR
Căpitan dr. ing. IULIAN-CONSTANTIN VIZITIU



CH-47 CHINOOK

CH-47 Chinook este un elicopter bimotor mediu de transport, cu două rotoare în tandem, putând opera în aproape orice condiţii meteo, atât ziua cât şi noaptea. Dezvoltarea proiectului a început în anul 1956, în regia companiei Boeing Vertol. De atunci, aparatele au fost în permanenţă modernizate, rezultând variantele CH-47A, CH-47B,CH-47C şi CH-47D. Capacitatea încărcăturii depinde de model, de cantitatea de combustibil, de distanţele de operare şi de condiţiile meteo.

Modelul **CH-47D** este rezultatul contractului de modernizare a elicopterului CH-47C Chinook, din iunie 1976. Structurile a trei aparate, câte unul din fiecare variantă anterioară, au fost reconstruite, devenind astfel prototipurile pentru CH-47D. Îmbunătăţirile au constat în mărirea puterii motoarelor, a transmisiei, lubrifierea şi răcirea integrală ale sistemelor de transmisie, construcţia palelor rotorului din fibră de sticlă. Alte îmbunătăţiri au inclus o cabină de pilotaj redesenată pentru a reduce eforturile piloţilor, modularizarea sistemelor hidraulice, un sistem avansat de control al zborului şi avionică îmbunătăţită.

Elicopterul are două rotoare în tandem, cu trei pale ce se rotesc în sensuri contrare. Este propulsat de două motoare Allied Signal T55-712 de 3.750 CP şi atinge o viteză maximă de 265 km/h. Are posibilitatea să transporte o încărcătură de două ori mai mare decât varianta iniţială. Este capabil să transporte o mare varietate de echipamente, incluzând vehicule, piese de artilerie, 33 până la 44 de militari sau 24 de tărgi şi doi asistenţi medicali. Se pot monta pe uşile exterioare două mitraliere M60D, calibru 7,62 mm. Poate acroşa până la 11.000 de kilograme de încărcătură în exterior. Are, de asemenea, posibilitatea de a se realimenta în zbor.

În timpul operaţiunii "Desert Storm", CH-47D a reprezentat singura variantă de transport rapid al unui număr mare de persoane şi echipamente în zonele în care operau forţele aliate, iar în operaţiunile de menţinere a păcii din Bosnia, o companie Chinook formată din 16 elicoptere a zburat 2.222 de ore, transportând 3.348 de pasageri şi aproximativ 1.500 de tone de echipament, echivalentul a 112 plutoane de infanterie, 545 vehicule HMMWV sau 201 de tunuri M198 Howitzer.

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE ALE MODELULUI CH-47D

Echipaj standard: 4 persoane (şeful echipajului, 2 piloţi, 1 mecanic de bord; în anumite condiţii, cum ar fi zborul NVG, echipajul poate fi format din 5 membri);
Lungimea fuzelajului: 15 m;
Lungimea totală: 30 m (cu ambele rotoare pornite);
Diametrul fiecărui rotor: 18,28 m;
Greutatea (gol) : 10.607 kg;
Greutatea maximă: 22.679 kg;
Turaţia rotorului: 225 rotaţii/min;
Combustibilul intern: 3.036 kg;
Viteza maximă: 291 km/h (cu încărcătura standard de 15.000 kg);
Viteza ascensională: 944 m/min;
Altitudinea maximă: 3.900 m.

CH-47A, primul livrat în 1962, a avut ca misiuni principale transportul artileriei, al muniţiilor, al personalului şi al proviziilor în câmpul de luptă. A efectuat, de asemenea, misiuni de salvare, recuperare, parașutare de personal şi echipamente. A fost echipat cu motoare de tipul Lycoming T 55 - L7 ce generau o putere de 2.650 CP. Capacitatea de încărcare era de aproximativ 4.500 kg. Condiţiile specifice din teatrul de operaţii au limitat capabilităţile modelului A, ducând la cereri pentru mărirea capacităţii de încărcare şi îmbunătăţirea performanţelor.

Demarat în anul 2002, programul **CH-47G** se referă la modernizarea, conform cerinţelor forţelor speciale, a flotei de elicoptere MH-47E. În anul 2004, au avut loc discuţii în legătură cu construcţia unor aparate noi pentru a le înlocui pe cele distruse în războiul contra terorismului.

Programul **CH-47F** vizează prelungirea duratei de serviciu pentru CH-47 pentru încă 20 de ani, ceea ce ar reprezenta o durată totală de viaţă pentru acest tip de elicopter de aproape 60 de ani. Componentele de bază ale programului sunt: prelungirea duratei de serviciu pentru CH-47D prin procese de refabricare, reducerea costurilor de operare prin reducerea vibraţiilor şi înzestrarea aparatului cu sisteme digitale de comunicaţii.

Pagini realizate de ADRIAN SULTĂNOIU

BAZA AERIANĂ KINLOSS VA GĂZDUI NOUL NIMROD

Ministrul apărării al Marii Britanii, Adam Ingram, a anunţat, în data de 11 martie, că noul avion de recunoaştere maritimă Nimrod MRA 4, care va intra în curând în dotarea RAF, va fi dislocat în cadrul bazei aeriene Kinloss.

"Kinloss reprezintă o bază tradiţională a flotei de patrulare maritimă, dispunând de infrastructura şi personalul calificat necesare întreţinerii unuia dintre cele mai sofisticate avioane de recunoaştere din lume", a specificat Adam Ingram.

Olanda va moderniza sistemul de apărare aeriană

Ministerul olandez al apărării a acordat, în cursul lunii martie, un contract concernului EADS pentru realizarea unui sistem de apărare aeriană cu baza la sol – Future Ground Based Air Defence (FGBAD).

FGBAD reprezintă un sistem de recunoaştere şi comandă ale operaţiunilor antiaeriene utilizat de armata olandeză.

În urma modernizării, acesta va dispune de o reţea de supraveghere aeriană de ultimă generaţie şi va asigura, totodată, interoperabilitatea cu sistemele de apărare aeriană ale tuturor partenerilor NATO. De asemenea, componentele individuale mobile ale sistemului (radare, complexe de rachete sol-aer, avioane fără pilot etc.) vor putea fi utilizate de forţele de reacţie în situaţii de criză atât în ţară, cât şi în operaţii internaţionale.

PROGRAMUL IRIS-T, FAZA DE PREZENTARE

Eurofighter va fi primul avion de vânătoare italian echipat cu racheta aer-aer IRIS-T, dotată cu un dispozitiv de control în infraroşu de ultimă generaţie (Infrared Imaging System Thrust).

Prezentarea rachetei a avut loc la data de 12 aprilie a.c. în cadrul bazei aparţinând Grupului 4 Aerian şi a avut un scop informativ privind caracteristicile tehnico-tactice ale rachetei.

Cursurile privind instruirea personalului navigant şi tehnic pentru exploatarea sistemului IRIS-T vor începe în luna iunie a.c.

RAF a ales Boeing A 330

La sfârşitul lunii februarie a.c., secretarul de stat al apărării din Marea Britanie, Geoff Hoon, a declarat că avionul Boeing A 330 va deveni viitorul avion de transport şi realimentare în zbor al Royal Air Force.

A 330 a îndeplinit toate cerinţele impuse de RAF prin programul "Future Strategic Tanker Aircraft – FSTA". Astfel, acesta este capabil să realimenteze în zbor diferite aeronave cu o cantitate de 65 de tone de combustibil, la o distanţă de 1.000 mile faţă de bază. Întrucât întreaga cantitate de combustibil este transportată în rezervoarele din aripi şi din coadă sau în rezervoare acroşate, A 330 poate transporta în acelaşi timp un număr de 295 de militari, precum şi o importantă cantitate de echipament militar dispusă în paleţi sau containere.

Romaero negociază cu Embrarer

Conform agenţiei Mediafax, Romaero negociază cu reprezentanţii celui de-al patrulea producător de avioane la nivel mondial, compania braziliană Embraer, termenii unui parteneriat strategic privind întreţinerea aparatelor Embraer care operează în Europa.

Discuţiile au avut loc în Brazilia, în cadrul expoziţiei LAAD 2005, cel mai important eveniment de profil latino-american din domeniul industriei aeronautice şi de apărare. Expoziţia s-a desfăşurat în perioada 26–29 aprilie, la Rio de Janeiro.

Raytheon a livrat primul radar APG-79 AESA

La începutul acestui an, compania Raytheon a livrat, înainte de termen, diviziei Boeing pentru integrarea sistemelor defensive, primul radar de scanare electronică a zonei active APG-79 AESA (Active Electronically Scanned Array).

Un număr de 415 astfel de radare vor fi livrate către compania Boeing pentru echiparea avioanelor de luptă F/A–18 E/F Super Hornet, care vor deveni operaţionale cu noua tehnică integrată în septembrie 2006.

Revoluţionarul radar APG-79 AESA reprezintă elementul cheie în privinţa conceptului de modernizare a avionului Super Hornet, care mai include display-uri avansate de afişare a datelor şi un nou sistem de navigaţie.

"Saltul tehnologic marcat de implementarea elementelor hardware şi software va transforma aeronava Super Hornet într-un avion de atac modern, cu capabilităţi sporite în lupta aeriană", a declarat Roger Besancenez, managerul programului AESA al companiei Boeing.

PRIMUL ZBOR AL UNUI NH 90 SUEDEZ

Primul elicopter NH 90 ce urmează a intra în dotarea Forţelor Aeriene Suedeze a efectuat, în cursul lunii martie, un zbor de testare cu durata de 55 de minute la baza din Marignane (Franța) a companiei Eurocopter.

NH 90 reprezintă cel mai modern aparat din categoria elicopterelor militare de clasă medie, îndeplinind toate standardele NATO impuse de realităţile scenariilor de luptă aeriană ale secolului XXI.

Suedia a comandat 18 astfel de elicoptere. 13 dintre acestea vor fi destinate transportului de trupe tactice şi misiunilor de căutare-salvare, iar 5 vor fi utilizate în lupta antisubmarin.

Programul NH 90 este condus de către NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency), reprezentând Franța, Germania, Italia, Olanda şi Portugalia, precum şi de un consorţiu industrial format din Eurocopter, Agusta şi Stork Fokken.

Luftwaffe a recepționat primul Eurofighter simplă comandă

De curând, primul avion de luptă Eurofighter simplă comandă a intrat în dotarea escadrilei "Fighter Wing 73 Steinhoff", cu baza lângă Rostock.

Acesta este primul din cele 10 avioane simplă comandă programate a fi livrate Luftwaffe în cursul acestui an de către EADS, concernul care conduce programul Eurofighter. De asemenea, o parte din aeronavele dublă comandă destinate procesului de trecere a piloților pe acest tip de avion vor fi livrate Forțelor Aeriene Germane tot în cursul acestui an.

În prezent, toate cele 148 de avioane Eurofighter ce reprezintă prima serie care trebuie livrată celor 4 țări partenere (Germania, Spania, Marea Britanie, Italia) se află în proces de construcție. Un contract privind realizarea unei a doua serii de avioane Eurofighter a fost semnat, la data de 14.12.2004, între Eurofighter Jagdflugzeug GmbH și NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency).

Malaysia înlocuieşte F-5E cu Su-30 MKM

Ministerul Apărării al Malaysiei a anunțat, în cursul lunii martie, faptul că 7 din cele 14 avioane de luptă F-5E vor fi înlocuite cu aeronave multirol Su-30 MKM.

Oficialii malaysieni au specificat că avioanele de producție americană au o vechime de peste 20 de ani și existau două soluții: să le modernizeze sau să le înlocuiască. A fost aleasă cea de-a doua variantă.

Malaysia devine astfel cel de-al treilea importator al acestui model, după China și India.

Contractul va aduce Rusiei peste 900 de milioane de dolari.

BAZĂ NATO DE SUPORT ÎNAINTAT ÎN AFGANISTAN

Noua bază militară NATO din provincia afgană Herat se află în curs de operaționalizare.

Lucrările pentru organizarea acesteia se desfăşoară în ritm susținut. Astfel, de curând a început transferul materialelor din locația provizorie către sediul de bază (o zonă de 65.000 metri pătrați complet dotată și utilată cu dispozitivele necesare pentru susținerea activității a circa 700 de militari).

În aceste condiții, puntea aeriană cu Italia s-a încheiat, în data de 17 aprilie, o dată cu decolarea către aeroportul din Herat a ultimului C-17 încărcat cu materiale destinate bazei. 26 de transporturi au fost efectuate între timp cu aeronave de tipul C-17, IL-76, Antonov și C-130J, care au transportat un total de 1.500 tone de materiale din Italia în Afganistan.

Misiunea de operaționalizare a bazei din Herat, denumită drept operațiunea Task Force Aquila, este urmărită cu mult interes de către oficialii NATO și forțele multinaționale prezente în Afganistan.

Exercițiul Noble Javelin 05

În perioada 28 martie – 14 aprilie 2005 s-a desfășurat, în Insulele Canare (Fuerteventura și Gran Canaria), exercițiul Noble Javelin 05 (NJ 05). Acesta a reprezentat un exercițiu de antrenament în comun al elementelor care formează Forța de Răspuns a NATO (NRF).

La exercițiu au participat aproximativ 3.000 de cadre din 16 țări membre NATO: România, Belgia, Canada, Danemarca, Franța, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Spania, Turcia, Marea Britanie și Statele Unite.

Exercițiul din acest an a oferit, pentru prima dată, oportunitatea componentelor NRF de a opera departe de bazele-mamă. Antrenamentele au urmat în detaliu procedurile și conceptele Forței de Răspuns a NATO.

EXERCIŢIUL JOINT RED FLAG 05

În perioada 14 martie – 1 aprilie 2005 s-a desfăşurat, în cadrul mai multor baze aeriene aparţinând USAF (Nellis Air Force Base, Kirkland Air Force Base, Fort Hood şi Fort Bliss), unul dintre cele mai complexe exerciţii de antrenament în comun din acest an, organizat de către Departamentul Apărării al SUA.

Joint Red Flag 05 a adunat sub umbrela sa mai multe exerciţii, la care au luat parte peste 10.000 de participanţi din cinci ţări: SUA, Marea Britanie, Olanda, Canada şi Kuweit.

De asemenea, Australia, Arabia Saudită, Germania, Spania, Italia şi Israel şi-au trimis observatori pentru a analiza activităţile celor 39 de escadrile de aviaţie ce au însumat un număr de 161 de avioane.

Aproximativ 30 de zboruri operative pe zi au fost efectuate de către echipajele participante, care au îndeplinit misiuni comune specifice operaţiilor militare contemporane.

Cu un cost total estimat la 21 milioane de dolari asiguraţi de către USJFCOM (U.S. Joint Force Command), exerciţiul a demonstrat faptul că interoperabilitatea forţelor unei coaliţii reprezintă cheia operaţiunilor de succes.

151,3 milioane de dolari pentru mentenanţa sistemelor Patriot

În cursul lunii februarie, USAF a oferit un contract în valoare de 151,3 milioane de dolari companiei Raytheon, pentru asigurarea mentenanţei sistemelor de rachete sol-aer Patriot. Contractul prevede atât întreţinerea hardware şi software a sistemelor, cât şi programe de asigurare a calităţii lucrărilor de întreţinere, testare şi suport logistic. Totodată, o parte a fondurilor va fi folosită pentru dezvoltarea şi perfecţionarea unor componente ale sistemului.

De menţionat faptul că Raytheon reprezintă şi primul contractor privind dezvoltarea sistemului Patriot în noua configuraţie PAC-3.

PRIMUL ZBOR AL AIRBUS A 380

Airbus A 380, cea mai mare aeronavă de pasageri din lume, a efectuat, în data de 27 aprilie, primul său zbor.

Avionul dispune de punte dublă, are o capacitate de transport de peste 800 de pasageri şi poate zbura neîntrerupt 15.000 de kilometri, iar liniile aeriene au avansat posibilitatea amenajării de baruri şi săli de gimnastică la bordul aparatului. A 380 este cea mai urmărită aeronavă de la lansarea avionului supersonic Concorde, în 1969. Cu acest avion, Airbus intenţionează să pună capăt dominaţiei din sfera transportului privat de pasageri a concurentului american Boeing.

Zborul inaugural a marcat începutul unei perioade de probe, de un an, înainte ca acest tip de avion să intre efectiv în exploatare, la compania Singapore Airlines.

Până acum, 11 linii aeriene de pasageri au depus deja bani pentru a cumpăra peste 100 de avioane A 380, deşi costul noii aeronave se ridică la 285 de milioane de dolari.

SUPERSPIONUL MIG-25 VA FI "PENSIONAT"

MiG-25, cel mai important avion de spionaj al Forţelor Aeriene Indiene şi unul din cele două avioane din lume (alături de SR 71 Blackbird) capabile să zboare în stratosferă şi să atingă, totodată, de trei ori viteza sunetului, se apropie de retragerea din serviciu – au declarat, de curând, oficiali ai IAF.

Achiziţionat din fosta Uniune Sovietică la începutul anilor '80, avionul MiG-25 şi-a câştigat o bună reputaţie ca avion de spionaj în timpul operaţiunilor Pawan, din Sri Lanka (1987), şi Parakram (2001–2002).

De asemenea, dotarea avionului cu armament de ultimă generaţie a oferit Indiei, de-a lungul anilor, posibilitatea de a-şi păstra suveranitatea aeriană în condiţiile unor atacuri ale avioanelor inamice.

Cu toate acestea, de la achiziţia sa, avionul nu a fost niciodată expus în public, iar piloţii care l-au zburat au fost feriţi de luminile reflectoarelor.

Deşi în prezent escadrila formată din 4 asemenea avioane este încă operaţională în cadrul bazei aeriene din Bareilly, iminenţa retragerii din serviciu este justificată de către oficialii indieni prin plasarea pe orbită, în ultimul timp, a mai multor sateliţi dotaţi cu echipamente de supraveghere de ultimă generaţie.

Mentenanţa elicopterelor Sea King a fost externalizată

Ministerul Apărării din Marea Britanie a acordat, la sfârşitul lunii aprilie, un contract în valoare de 300 de milioane lire sterline companiei Westland Helicopters Ltd, pentru asigurarea mentenanţei elicopterelor Sea King.

Prin această manevră, vor fi economisite de către Ministerul Apărării aproximativ 50 de milioane lire sterline în următorii zece ani.

Conform contractului, Westland Helicopters va asigura piesele de schimb şi va efectua reviziile şi reparaţiile elicopterelor Sea King aflate în serviciu. De asemenea, va fi asigurată asistenţa personalului privind întreţinerea şi exploatarea elicopterelor.

Avion fără pilot cu decolare verticală

Compania BAE Systems a dezvoltat un avion fără pilot (UAV) cu decolare verticală.

Zborul test a avut loc la data de 14 aprilie 2005, în Los Angeles. În timpul celor 7 minute de zbor demonstrativ, avionul controlat de la distanţă a demonstrat că dispune de capabilităţile necesare pentru a fi utilizat cu riscuri scăzute în misiuni de recunoaştere şi supraveghere, descoperire şi îndrumare către căile de acces a vehiculelor de la sol, protejarea manevrelor forţelor proprii etc.

Această nouă generaţie de avioane fără pilot cu decolare verticală deschide noi perspective privind folosirea lor pe câmpul de luptă, acolo unde se pare că îşi vor face apariţia în cel mai scurt timp.

RUSIA OFERĂ BRAZILIEI AVIOANE SU-27 SKM

Conform agenţiei Mos News, concernul Rosoboronexport a oferit Braziliei avionul Su-27 SKM drept înlocuitor pentru aeronava franceză Mirage.

Contractul propus, în valoare de aproximativ 700–750 milioane de dolari, presupune asigurarea de către partea rusă şi a serviciilor de asistenţă şi instruire a personalului brazilian care va deservi noul avion.

Această ofertă a fost propusă în urma refuzului părţii braziliene de a achiziţiona un lot de 12 aeronave noi Su-35, considerate a fi prea scumpe.

Totodată, cu ocazia desfăşurării expoziţiei de tehnică aeronautică şi de apărare LAAD 2005 (Latin America Aero and Defence Show 2005), a fost semnat un contract între o firmă privată braziliană şi o sucursală a companiei Sukhoi privind livrarea a 50 de hidroavioane Be-103 pe o perioadă de 10 ani.

Centre de antrenament private pentru echipajele elicopterului NH 90

Recent, guvernul german a aprobat o iniţiativă financiară privată (PFI) privind construirea unor centre pentru antrenarea echipajelor elicopterelor NH 90.

Consorţiul care a obţinut contractul în valoare de 488 milioane de euro este alcătuit din companiile Eurocopter, CAE, Rheinmetall Defence Electronics şi Thales, fiecare dintre acestea deţinând câte 25 de procente. Obiectivul acestora îl constituie proiectarea şi construcţia a trei centre de antrenament. Locaţiile centrelor vor fi Bückeburg, Fassberg şi Holzdorf, iar durata fazei operaţionale a acestora este estimată la 14–15 ani, începând cu anul 2008, an în care va intra în funcţiune primul centru.

NH 90 este cel mai mare program dezvoltat în Europa pentru un elicopter. Parteneri în cadrul programului sunt Franţa, Germania, Italia, Olanda şi Portugalia. Acestora li s-au adăugat Finlanda, Suedia, Norvegia, Grecia, Oman şi Australia.

Prin dezvoltarea acestei iniţiative, Germania va elimina foarte multe din costurile destinate antrenamentului echipajelor şi întreţinerii elicopterelor. De asemenea, prin crearea centrelor de antrenament, consorţiul finanţator va avea posibilitatea extinderii pieţei elicopterului NH 90.

"Primele discuţii privind dezvoltarea unor astfel de centre private de antrenament şi în alte ţări interesate au fost deja demarate", a declarat dr. Arnd Helmetag, directorul consorţiului.

Pagini realizate de locotenent MIRCEA BARAC

Japonia investeşte în programul spaţial

Guvernul japonez a anunţat, în cursul lunii aprilie, faptul că intenţionează să acorde o importanţă sporită programului spaţial. În acest sens, Japonia ar urma să trimită misiuni cu echipaj uman pe satelitul natural al Pământului în următorii 20 de ani. Mai mult decât atât, programul spaţial japonez dispune de un plan privind construirea unei baze umane pe Lună până în anul 2025.

Pentru susţinerea acestor planuri ale JAXA (Agenţia Spaţială Japoneză), bugetul alocat va fi suplimentat de la 1,7 miliarde de dolari la 2,6 miliarde de dolari pe an.

Nou echipaj pe ISS

Misiunea spaţială pentru înlocuirea echipajului 10 de la bordul Staţiei Spaţiale Internaţionale a fost lansată, în data de 15 aprilie, de la cosmodromul Baikonur, din Kazakhstan. Racheta rusească Soyuz a plasat cu succes pe orbită capsula spaţială, iar după un

zbor fără incidente, aceasta a făcut joncţiunea cu staţia orbitală în dimineaţa zilei de 17 aprilie 2005.

Racheta a avut la bord un echipaj format din 3 persoane – comandantul rus Sergei Krikalev, americanul John Phillips şi italianul Roberto Vittori. Primii doi i-au înlocuit pe rusul Salizhan Sharipov şi pe americanul Leroy Chiao, care erau în cosmos din octombrie anul trecut. Astronautul Agenţiei Spaţiale Europene Roberto Vittori a petrecut în spaţiu doar 9 zile, timp în care a realizat mai multe experimente ştiinţifice. Acesta s-a întors pe Pământ în data de 24 aprilie, împreună cu echipajul expediţiei 10.

Noul echipaj are, printre altele, misiunea de a pregăti staţia pentru reluarea curselor navetelor americane, programate a începe zborurile la sfârşitul lunii mai. Discovery va fi prima navetă americană trimisă în spaţiu după dezastrul navetei Columbia.

Sateliţi lansaţi cu MiG-31

Rusia şi Kazakhstan au semnat un acord privind dezvoltarea unui nou sistem de lansare a sateliţilor civili. Acesta va utiliza drept platformă de lansare un avion de luptă MiG-31 şi o rachetă Ishim pentru a plasa pe orbita joasă a Pământului o încărcătură de până la 200 kg.

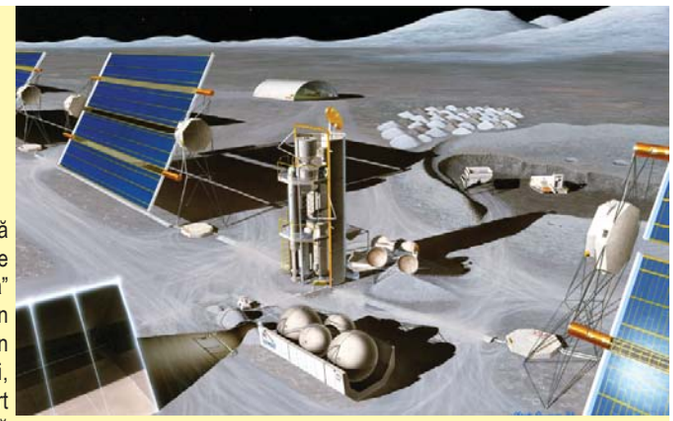
De curând, Danial Akhmetov, prim-ministrul Kazakhstanului, s-a întâlnit cu oficialii ruşi pentru a discuta detaliile proiectului.

Conform declaraţiilor ministrului Akhmetov, aeronava MiG-31 va "urca" racheta Ishim împreună cu încărcătura sa la o înălţime cuprinsă între 25.000 şi 30.000 de metri. Din acel punct, racheta se va desprinde de avion şi va plasa încărcătura pe orbită.

Costul programului este estimat la 1,5 miliarde de dolari pentru următorii 15 ani, însă se presupune că programul va oferi un cost foarte scăzut pentru lansările de sateliţi civili pe orbită, putându-se dezvolta astfel o piaţă care să aducă un profit substanţial.

Totodată, programul reprezintă un nou pas în privinţa cooperării în domeniul tehnologiei spaţiale între Rusia şi Kazakhstan, după ce, anul trecut, Kazakhstanul a prelungit contractul de închiriere a cosmodromului Baikonur pentru următorii 50 de ani, Rusiei.

LUNA AR PUTEA GĂZDUI COLONII UMANE



Conform agenţiei franceze de presă (AFP), astronomii au identificat, de curând, o regiune pe Lună "scăldată" permanent de razele soarelui, în apropierea căreia s-ar putea găsi şi apă în stare îngheţată. În aceste condiţii, respectivul loc ar putea deveni în scurt timp locaţia ideală pentru o eventuală tentativă de plasare a unei colonii umane pe satelitul natural al Pământului.

Regiunea identificată se află în jurul polului nord lunar, iar temperatura este cuprinsă între – 40°C şi – 60°C. Prin comparaţie, temperatura înregistrată la ecuator oscilează între –180°C şi +100°C.

Faptul că locaţia este "văzută" permanent de razele soarelui ar putea reprezenta o sursă de energie, prin transformarea acestora în energie solară.

Descoperirea acestei locaţii survine la aproximativ un an de când preşedintele american George W. Bush a declarat că Statele Unite plănuiesc să se reîntoarcă pe Lună înainte de anul 2015, specificând că o bază pe satelitul natural al Terrei va putea reprezenta punctul de plecare al unor expediţii cu echipaj uman către planeta Marte.

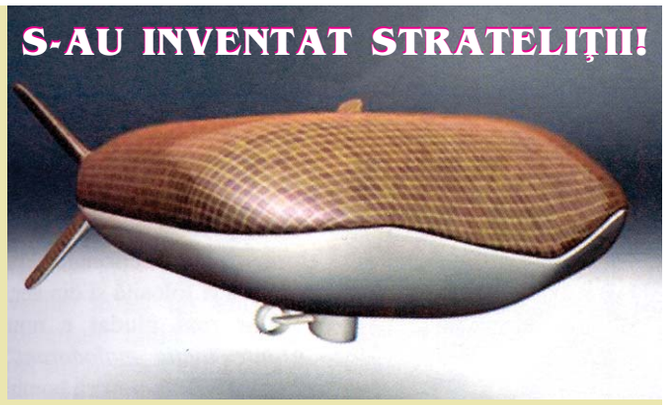
Galaxia Whirlpool

Hubble la a 15-a aniversare

La data de 25 aprilie a.c., telescopul spaţial Hubble a împlinit 15 ani de când se află în serviciul cercetării spaţiale. În toată această perioadă, telescopul a realizat peste 700.000 de fotografii cu planete, stele şi alte corpuri cereşti. Imaginile captate i-au ajutat pe astronomi să analizeze diferite fenomene spaţiale cum ar fi găurile negre, formarea nebuloaselor, determinarea vârstei universului etc.

NASA şi ESA au sărbătorit cei 15 ani ai telescopului prin realizarea de noi fotografii a două dintre cele mai importante descoperiri realizate de Hubble: Galaxia Whirpool şi Nebuloasa Eagle.

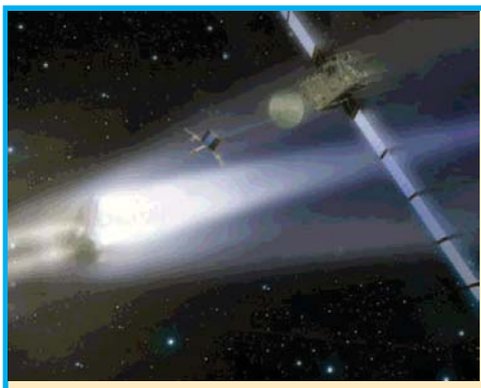
S-AU INVENTAT STRATELIŢII!



La începutul acestui an a fost lansat primul stratelit, care nu este altceva decât un alt fel de zeppelin. Având forma aplatizată a unei balene albastre, "balonul", lung de 73 de metri şi umplut cu 37.000 de metri cubi de heliu, va sta la punct fix în stratosferă (la o altitudine de 20.000 de metri), guvernat de sisteme de orientare GPS. El va avea o sarcină utilă de 1.400 de kilograme, sarcină ce va fi un releu de comunicaţii. Spre deosebire de antenele de comunicaţii Wi-Fi, care asigură transmisia pe o rază de câţiva kilometri, stratelitul va acoperi 800.000 de kilometri pătraţi. Astfel, se oferă o alternativă la serviciile de comunicaţii de date cu debit mare, asigurate acum de reţelele de cablu optic.

La 20.000 de metri altitudine, curenţii de aer sunt de 20 de ori mai slabi decât în atmosferă, astfel că puterea necesară pentru reglarea poziţiei geostaţionare e suficient de mică pentru a fi asigurată de spatele "balenei" aeriene, acoperit cu celule fotovoltaice.

Totodată, Pentagonul consideră posibilă folosirea unei reţele de strateliţi în cazul sistemului de apărare antirachetă. Pentru a plasa pe orbită un satelit înzestrat cu sistem antirachetă, costul kilogramului se ridică la 7.500 de dolari. Prin utilizarea strateliţilor, costul s-ar reduce la jumătate. În plus, spre deosebire de un satelit, care după aproximativ 6 ani îşi epuizează combustibilul de poziţionare şi arde în atmosferă, un stratelit aterizează la fiecare 18 luni şi e reutilizabil.



Rosetta a "vizitat" Pământul

Misiunea europeană Rosetta reprezintă o premieră în explorarea sistemului solar. Lansată într-o călătorie de 7 miliarde de kilometri spre cometa Churyumov-Gerasimenko la data de 2 martie 2004, Rosetta a costat 1 miliard de dolari şi transportă o serie de aparate ştiinţifice, precum şi un lander, botezat Philiae, care – dacă totul decurge bine – va ajunge pe suprafaţa cometei în anul 2014. De la misiunea Rosetta se aşteaptă recepţionarea primelor observaţii "de la faţa locului", de pe suprafaţa unui nucleu cometar.

În data de 4 martie anul curent, în drumul său spre cometă, Rosetta a trecut foarte aproape de planeta noastră. Distanţa minimă atinsă de sondă faţă de Pământ a fost de 1.954 km, undeva deasupra Oceanului Pacific. Apropierea de Terra a fost o ocazie de a testa dacă aparatele de la bordul sondei pot urmări un corp ceresc, în cazul în care sonda are viteza foarte mare. Sistemele s-au comportat impecabil şi Rosetta a reuşit să urmărească Luna şi Pământul timp de 9 minute.

În timpul survolului au fost achiziţionate mai multe imagini ale planetei noastre, folosind o parte din instrumentele de la bord, activate pentru prima oară: **Alice** – spectrometru în infraroşu; **Virtis** – spectrometru de cartografiere în vizibil şi infraroşu şi **Miro** – instrument cu microunde.

Apropierea de Pământ a fost o manevră ce a imprimat sondei o viteză mai mare şi a plasat-o pe o orbită ce o îndreaptă spre Marte. În călătoria ei, Rosetta va mai trece pe lângă Pământ de două ori. Aceste survoluri sunt necesare pentru ca sonda să atingă o viteză egală cu a cometei şi să o plaseze pe o orbită asemănătoare. Survolurile se folosesc de gravitaţia planetelor respective economisind, astfel, combustibil şi făcând costul misiunii mai mic.

SATELIT AL AIR FORCE PE ORBITĂ

Un vehicul lansator Minotaur a plasat, în data de 11 aprilie, un satelit experimental al US Air Force pe orbită. Lansarea a avut loc de la baza aeriană Vandenberg, iar satelitul denumit XSS-11 va fi folosit de către laboratoarele de cercetare ale Air Force pentru realizarea mai multor teste în domeniul navigaţiei aeriene.

Explozie periculoasă

O explozie foarte puternică s-a produs, de curând, în spaţiul cosmic, punând în pericol planeta noastră.

Pământenii nu ar trebui să se teamă numai de exploziile produse de ei pe propria lor planetă, ci şi de marile explozii cosmice care, chiar dacă se produc la mii de ani lumină depărtare, pot afecta planeta noastră.

Este şi cazul exploziei produsă pe data de 27 decembrie 2004, când o erupţie a unei stele neutronice a afectat

ionosfera Pământului. Stelele neutronice sunt stele colapsate, foarte dense, ce se rotesc în jurul propriei axe cu o viteză foarte mare. Ocazional, aceste stele produc erupţii foarte puternice, erupţii capabile să şteargă datele de pe o cartelă magnetică de la 200.000 km depărtare. Erupţia se produce în cadrul procesului de regenerare magnetică.

Steaua în cauză, numită SGR 1806-02, se afla la o distanţă de 50.000 de ani lumină de Pământ. Este o stea numită magnetar, datorită câmpului magnetic foarte intens.

Erupţia a fost atât de puternică, încât a afectat ionosfera planetei noastre chiar dacă s-a produs aşa de departe.

În cazul în care erupţia s-ar fi produs de la "numai" 10 ani lumină depărtare, aceasta ar fi distrus stratul de ozon şi ar fi cauzat dispariţia în masă a vieţii pe Pământ! Din fericire, în vecinătatea Soarelui nu se află nici un astfel de corp ceresc.

Acord între Arianespace şi Roskosmos

Arianespace şi agenţia spaţială rusă Roskosmos au semnat, în data de 12 aprilie, un acord care confirmă planurile privind lansarea de rachete Soyuz de pe cosmodromul Kourou, din Guyana Franceză.

Acordul, semnat la Moscova, prevede dezvoltarea şi adaptarea cosmodromului pentru lansarea tuturor versiunilor de rachete Soyuz până în anul 2008.

Pagini realizate de locotenent MIRCEA BARAC

În perioada 21-25 februarie 2005, s-a desfăşurat, la Poiana Braşov-România, cea de-a 133-a ediţie a manifestărilor organizate de Air Force Safety Committee Europe (AFSCE) – Comitetul European pentru Siguranţa Forţelor Aeriene. Prezent la această activitate cu o consistentă comunicare ştiinţifică, distinsul nostru colaborator, colonelul dr. Marian Popa, şeful Secţiei Psihologie din cadrul Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, a avut amabilitatea să ne scrie despre dispozitivele de vedere pe timp de noapte, folosite în prezent pe scară largă în aviaţie, şi rolul acestora în creşterea siguranţei zborului.

DISPOZITIVELE DE VEDERE PE TIMP DE NOAPTE ŞI SIGURANŢA ZBORULUI

◆ Notaţii pe marginea celei de-a 133-a ediţii AFSCE ◆

Atunci când am fost solicitat să reprezint Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială la cea de-a 133-a ediţie a manifestărilor Air Forces Safety Committee Europe (AFSCE), am fost onorat, dar şi

oarecum pus în dificultate de tema intervenţiei mele: dispozitivele de vedere pe timp de noapte (NVG) şi siguranţa zborului. Pe parcursul pregătirii şi al participării la această întrunire mi-a devenit limpede că împărtăşeam o dificultate în bună măsură specifică aviaţiei noastre militare. Pentru că, ceea ce la noi reprezintă încă mai degrabă o excepţie, în aviaţiile occidentale, şi în special în aviaţia Statelor Unite, dispozitivele de vedere pe timp de noapte fac parte din practica utilizării curente. Ar fi suficient să citez în acest sens prezentarea făcută de căpitanul Mark Mitchum, care a punctat faptul că în aviaţia americană are loc o introducere masivă a utilizării dispozitivelor de vedere pe timp de noapte.

După ce, într-o primă fază, acestea erau utilizate mai ales de echipajele de pe elicoptere, în prezent ele fac parte din dotarea tuturor avioanelor de luptă din teatrele de operaţii. Iar cea mai directă consecinţă a acestui fapt constă în aceea că operaţiile aeriene de noapte tind să semene din ce în ce mai mult cu operaţiile aeriene pe timp de zi. Misiuni care altădată se desfăşurau exclusiv ziua, cum ar fi zborul la joasă înălţime, sprijinul trupelor terestre, alimentarea în aer etc., se desfăşoară acum şi noaptea. Această situaţie ridică însă şi un ansamblu de probleme noi din punctul de vedere al siguranţei zborului, multe dintre acestea fiind direct legate de **factorul uman.** Asupra lor vom zăbovi în cele ce urmează, cu speranţa că trecerea lor în revistă va fi utilă în procesul introducerii NVG în practica aviaţiei noastre militare.

Din punct de vedere tehnic, dispozitivele NVG sunt mijloace de amplificare electrooptică a intensităţii luminii. Ele sunt sensibile la un spectru larg de unde electromagnetice, de la cele vizibile până la cele invizibile (infraroşu), iar imaginea ambiantă este recompusă pe un ecran fosforescent de culoare verde. (Alegerea acestei culori a fost dictată de faptul că ochiul uman este capabil să distingă mai multe nuanţe de verde pe un ecran de acest tip, decât în cazul altor culori).

Cine utilizează pentru prima dată un dispozitiv de vedere pe timp de noapte este impresionat de bogăţia de informaţii accesibile într-un context în care, cu ochiul liber, nu se vede aproape nimic. Cu toate acestea, imaginile NVG sunt departe de a reconstitui perfect imaginea cu care suntem obişnuiţi în condiţii de zi. Formele sunt compuse din nuanţe de verde, proiectate pe un fond negru, într-un context în care sursele artificiale de lumină (becuri de semnalizare, lumini de poziţie, jetul reactoarelor etc) strălucesc puternic. În acelaşi timp, o serie de particularităţi

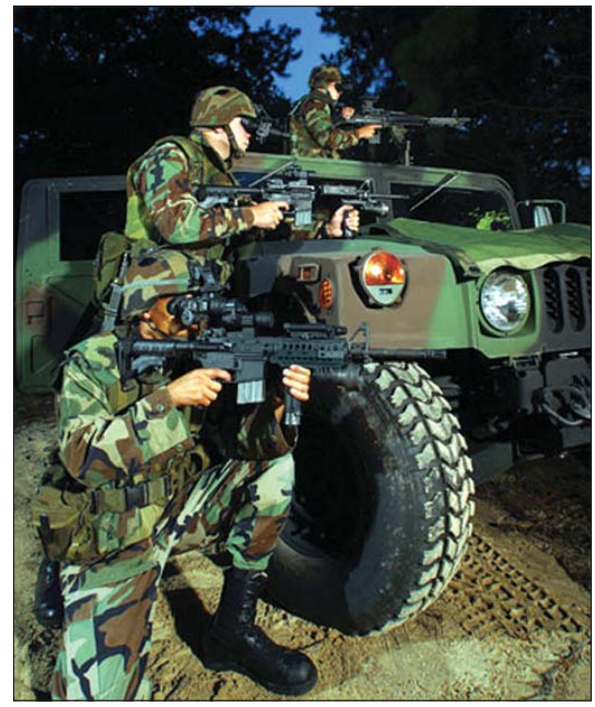
ale dispozitivelor NVG limitează performanţa vederii umane de a identifica şi localiza cu aceeaşi precizie ca ziua obiectele din ambianţă. Cele mai importante limitări sunt date de gradul de intensificare luminoasă (generaţia a treia este capabilă de o amplificare de 50.000 de ori) şi de amplitudinea câmpului vizual (40 de grade cu NVG, faţă de 190 de grade în cazul vederii obişnuite). Limitarea câmpului vederii face necesară o mişcare mai frecventă a capului, pentru acoperirea zonelor accesibile în mod uzual vederii periferice. La rândul lor, imprecizia formelor şi limitarea relativă a contrastului fac dificilă aprecierea corectă a distanţelor, fiind necesar un antrenament corespunzător pentru depăşirea acestei probleme. În ciuda câştigului masiv de informaţie, acuitatea vizuală se cifrează la un raport cuprins între 20/25–20/40, comparativ cu acuitatea specifică unei vederi perfecte (20/20).

Dar performanţa vizuală în condiţiile utilizării NVG nu este dată exclusiv de caracteristicile sale funcţionale.

Particularităţile senzitive ale ecranului au impus modificări ale sistemelor de iluminare în interiorul cabinei şi în afara acesteia (pentru a le face compatibile cu sensibilitatea NVG), uneori şi ale postului de pilotaj (având în vedere creşterea mărimii căştii de pilotaj), precum şi rezolvarea unor probleme legate de suprafeţele vitrate ale cabinei (condensul sau picăturile de apă afectează calitatea vizibilităţii prin NVG).

Cu toate limitările existente, dispozitivele de vedere pe timp de noapte sunt suficient de performante pentru a fi utilizate eficient în operaţiile aeriene, care, aşa cum am menţionat deja, tind să devină similare celor desfăşurate pe timpul zilei. Concepute iniţial pentru trupele terestre, dispozitivele de vedere pe timp de noapte au fost adoptate şi de aviaţia militară şi, mai recent, de aviaţia civilă. Din păcate, bazele de date ale serviciilor de siguranţa zborului consemnează o sensibilă creştere a accidentelor în perioada care a urmat introducerii lor în exploatare operaţională.

Acestea au fost determinate, pe de o parte, de performanţele limitate ale primei generaţii de NVG (în prezent ne aflăm în faza introducerii celei de-a treia generaţii) şi, pe de altă parte, de subestimarea problemelor specifice acestei tehnologii de informare în zbor. În ciuda câştigului major de informaţie, caracteristicile vederii asistate de NVG nu sunt nici pe departe similare vederii pe timp de zi, iar senzaţiei subiective de "certitudine" şi "încredere" i se contrapune faptul obiectiv al unui câmp informaţional imprecis şi cu o profunzime limitată.



În contextul utilizării dispozitivelor de vedere pe timp de noapte, cei mai importanţi factori umani care trebuie avuţi în vedere sunt:

- *Particularităţile vederii naturale a piloţilor.* Nu există încă concluzii fundamentate ştiinţific cu privire la efectele unei vederi naturale sub standardul 20/20 asupra vederii asistate de NVG, fapt care impune precauţii în cazul piloţilor care zboară cu ochelari de corecţie;
- *Amplificarea solicitării profesionale prin forţarea bioritmului circadian.* Avantajele zborului de noapte asupra inamicului conduc la planificarea unui număr mai mare de misiuni dificile în aceste condiţii. În plus, un astfel de program de activitate scoate personalul din mediul socio-familial, fapt care, prin el însuşi, este o sursă de dificultăţi personale, cu posibile efecte negative asupra potenţialului de zbor;
- *Creşterea riscului de apariţie a iluziilor de zbor,* cu precădere a celor specifice condiţiilor de noapte: iluzia autocinetică, erori de apreciere a înălţimii pe panta de aterizare, iluzii de înclinare, erori de apreciere a distanţelor etc.;
- *Absenţa unor proceduri verificate* de pregătire, antrenament şi control al piloţilor pentru zborul cu mijloace de vedere pe timp de noapte. În acest domeniu, există mai mult practici decât modele bine fundamentate, motiv pentru care în forţele aeriene americane, de exemplu, problematica utilizării NVG este considerată prioritară pentru institutele şi laboratoarele de cercetări aeronautice care se ocupă de factorii umani. O dificultate suplimentară vine de la faptul că simulatoarele de zbor existente sunt, în cea mai mare parte, improprii pentru antrenamentul în condiţii de utilizare a NVG.

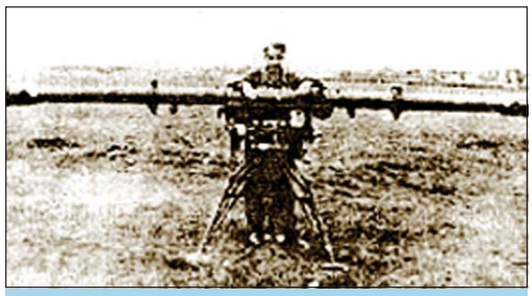
În concluzie, dincolo de utilitatea lor incontestabilă, dispozitivele de vedere pe timp de noapte trebuie introduse cu precauţie în practică, în condiţiile identificării riguroase a factorilor de risc şi după adoptarea celor mai potrivite măsuri de contracarare a acestora.

Colonel dr. MARIAN POPA

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN PERIOADA 23.08.1944 – 09.05.1945

La data înfăptuirii actului de la 23 august 1944, artileria antiaeriană română avea în zona de operaţii (la nord de linia Focşani, Brăila, Delta Dunării) Brigada 2 Artilerie Antiaeriană, în compunerea căreia se regăseau Regimentele 2, 6 şi 15 Artilerie Antiaeriană, totalizând 49 de baterii. La sudul acestei linii, respectiv Muntenia, Dobrogea, Ardeal, se găseau celelalte 3 brigăzi de artilerie antiaeriană, cu 6 regimente, însumând circa 154 baterii.

În total, Comandamentul Apărării contra Aeronavelor dispunea de 4 comandamente de brigadă, 11 regimente şi 40 de divizioane de artilerie antiaeriană. De asemenea, avea în organigramă un regiment organizat pe 3 batalioane cu subunităţi de pândă, radio, meteo, construcţii de linii şi camuflaj. Aviaţia de vânătoare dispunea de o regiune aeriană, 3 flotile de vânătoare cu 7 grupuri de vânătoare şi o escadrilă de vânătoare de noapte. Puterea totală de foc a Comandamentului Apărării contra Aeronavelor consta



Telemetru bază 4 m Geortz, întrebuinţat de artileria antiaeriană

în 102 baterii calibru mare (75, 76,2, 88 şi 105 mm), cu un total de 422 tunuri, 99 baterii de calibru mic şi mijlociu (13, 20, 37 şi 40 mm), care totalizau 912 tunuri şi mitraliere şi 14 baterii de proiectoare cu 168 piese. Din totalul acestor tunuri, în dimineaţa zilei de 23 august 1944, erau în dispozitiv pentru apărarea antiaeriană a obiectivelor Bucureşti, Constanţa, Feteşti-Cernavodă, Câmpina, Băicoi, Ploieşti, podul de cale ferată de la Crivina, Goleşti şi Urziceni un număr de 155 tunuri calibru mare şi 326 piese calibru mic şi mijlociu. Restul se afla în organica trupelor de uscat. Din cele 481 de tunuri care apărau antiaerian obiectivele de pe teritoriu, la 23 august 1944, un număr de 293 se găseau în dispozitiv la Bucureşti.

Cu toate că specificul genurilor de armă ce participau la apărarea antiaeriană consta în lupta contra avioanelor inamice, artileria antiaeriană a executat multe trageri terestre, de oprire a atacurilor şi contraatacurilor inamicului superior numericeşte. În numeroase cazuri, artileriştii antiaerieni au luptat la baionetă şi cu grenade, au executat trageri antitanc şi în sprijinul infanteriei, iar aviaţia de vânătoare a bombardat şi mitraliat poziţii şi coloane de trupe inamice. La acţiunile executate în acest scop au participat Corpurile 1 şi 3 aeriene, 4 brigăzi de artilerie antiaeriană şi Regiunea 1 aeriană, cu formaţiunile de aviaţie din Oltenia şi sudul Transilvaniei.

Participarea Artileriei Antiaeriene Române la eliberarea teritoriului naţional (24 august 1944 – 24 octombrie 1944)

În noaptea de 23 spre 24 august 1944 au fost luate măsuri de sporire a supravegherii spaţiului aerian şi de barare a şoselelor care converg către Capitală, prin dislocarea de secţii şi tunuri din bateriile 162 Gustloff pe Şoseaua Giurgiului, 106 Rheinmetall spre Olteniţa, bateria Rheinmetall şcoală a Regimentului 1 Artilerie Antiaeriană spre Alexandria, 196 Oerlikon spre Berceni, iar pe şoseaua Bucureşti-Ploieşti urmau să intervină, la nevoie, bateriile care se găseau în dispozitivul de apărare antiaeriană pentru apărarea aerodromurilor Băneasa şi Otopeni.

În dimineaţa zilei de 24 august 1944, 10 avioane Me-110 şi-au făcut apariţia în sectorul de nord al Capitalei, la altitudinea de 3.000 – 3.500 de metri. Cele mai puternice atacuri au fost date de formaţiuni de bombardiere Me-111, în valuri de 8–14 aparate, care au bombardat în special centrul Capitalei şi Gara de Nord. Avioanele de vânătoare care însoţeau formaţiile au atacat unităţi şi formaţiuni izolate, mitraliindu-le în picaj de la înălţimi sub 1.000 de metri. În timpul atacurilor aviaţiei hitleriste au fost incendiate: Palatul Telefoanelor, Teatrul Naţional, Ministerul de Război, Academia Română, alte instituţii de cultură, precum şi locuinţe particulare. În cursul zilei de 24 august

Generalul de divizie Gheorghe Marinescu, comandantul artileriei antiaeriene

1944, artileria antiaeriană a tras 19.411 lovituri, doborând 23 de avioane şi avariind alte 6 aparate. Ca o concluzie, au fost trase 669 proiectile pentru un avion doborât.

Luptele pentru apărarea Capitalei au continuat până în ziua de 27 august 1944, când agresiunea aviaţiei germane a încetat. Bateriile de artilerie antiaeriană din nordul şi nord-vestul Capitalei au continuat însă executarea de trageri terestre împotriva formaţiunilor germane din pădurea Băneasa şi Otopeni.

În ziua de 28 august 1944, în urma pierderilor din zilele anterioare, germanii s-au retras spre Ploieşti, aerodromul Otopeni fiind astfel eliberat. Comunicatul Marelui Stat Major arăta: "După 5 zile şi 5 nopţi de lupte foarte îndârjite, trupele române ale Capitalei au reuşit să înfrângă pe deplin încercarea perfidă a conducerii Germaniei de a pune stăpânire pe capitala ţării. Numeroase trupe regulate şi formaţiuni S.S. au fost nimicite sau capturate".

Amploarea luptelor artileriei antiaeriene duse pentru apărarea antiaeriană şi terestră a Capitalei în perioada insurecţiei rezultă şi din cantitatea de muniţie consumată de Regimentele 1 şi 3 şi de Divizionul 33 artilerie antiaeriană: 52.566 proiectile de tun antiaerian, 68.141 cartuşe de puşcă mitralieră Z.B., 53.787 cartuşe calibru 8 şi 6,5 mm şi 273 grenade.

Baterie de artilerie antiaeriană în poziţie de tragere pe timpul luptelor din Transilvania

Lupte deosebit de grele au avut loc în zilele fierbinţi ale insurecţiei la Ploieşti şi pe Valea Prahovei. În această zonă de o deosebită importanţă strategică, artileria antiaeriană a dus lupte preponderent terestre, întrucât constituia majoritatea artileriei de sprijin a infanteriei.

În primele trei zile ale insurecţiei, în regiunea petroliferă, Regimentul 9 Artilerie Antiaeriană a reuşit, în cooperare cu infanteria, să dea grele lovituri trupelor germane, care au pierdut 3 baterii calibru 88 mm Krupp, 2 calibru 37 mm Rheinmetall, 5 calibru 20 mm Gustloff şi o poziţie de baterie

Echipă de tunari antiaerieni acţionând în capetele de pod cucerite peste râul Tisa (Ungaria)

calibru 105 mm, reducându-le capacitatea de luptă în zona Câmpina, Ţintea-Băicoi, Moreni la o treime din cea pe care o aveau în dimineaţa zilei de 23 august 1944.

Intensitatea încleştărilor din zona Ploieşti şi Valea Prahovei în perioada 23 – 31 august 1944 rezultă şi din cantitatea mare de muniţii consumată: peste 46.000 de proiectile de artilerie antiaeriană, 300.000 de cartuşe pentru armamentul portativ şi aproape 1.000 de grenade. Până în seara zilei de 31 august 1944, toate bateriile germane de artilerie antiaeriană din zona Ploieşti şi Valea Prahovei au fost capturate sau neutralizate, 8 avioane au fost doborâte şi peste 500 de militari au fost luaţi prizonieri.

Concluzionând, în perioada 24 – 31 august 1944, trupele de artilerie antiaeriană şi aviaţia au doborât 60 de avioane germane şi au capturat cea mai mare parte din cele 288 imobilizate la sol. La aceste lupte aviaţia a participat cu 30 de escadrile, însumând 280 de avioane, iar artileria antiaeriană cu 229 de baterii, totalizând 1.364 de tunuri şi 204 proiectoare.

În cursul lunii septembrie au fost reanalizate repartiţia şi misiunile unităţilor de artilerie antiaeriană şi ale aviaţiei de vânătoare, întrucât situaţia operativă şi misiunile Armatei 1 române impuneau întărirea artileriei acesteia. În urma pierderilor mari suferite de aviaţia hitleristă şi câştigării supremaţiei aeriene de către aviaţia noastră, subunităţile de artilerie antiaeriană urmau să execute apărarea concentrărilor de trupe terestre, apărarea antiaeriană a operaţiilor terestre, apărarea antitanc şi sprijinul de artilerie. În plus, se impunea apărarea antiaeriană a unor obiective noi: depozitele de muniţii şi carburanţi Petreşti şi Bradul Mare, podurile de cale ferată peste Mureş de la Oarba şi peste Olt de la Tălmaciu, precum şi podul rutier de la Brad. De asemenea, aerodromurile Balomir, Turda, Blaj, Mediaş, Ghimbav şi Arad aveau nevoie de apărare antiaeriană.

În perioada eliberării părţii de nord– vest a ţării (5 septembrie – 25 octombrie 1944), apărarea antiaeriană a teritoriului şi sprijinul trupelor terestre pentru completarea nevoilor de artilerie de câmp şi antitanc au fost asigurate de Brigăzile 1 şi 2 Artilerie Antiaeriană, cu un total de 62 de baterii. Acestea, în cooperare cu aviaţia de vânătoare, au executat apărarea antiaeriană a dispozitivelor armatelor, a obiectivelor importante din Banat şi Transilvania, a aerodromurilor, nodurilor de comunicaţii, şoselelor şi căilor ferate folosite de trupele Armatelor 1 şi 4 române pe timpul deplasărilor.

În cursul lunii octombrie 1944, forţele şi mijloacele de apărare antiaeriană au acţionat împotriva avioanelor inamice care executau recunoaşteri în Transilvania. S-au executat trageri împotriva avioanelor inamice care au bombardat sau au încercat să bombardeze obiective din Timişoara, Arad, Bod, Şeica Mică, Simeria, Vişina, Ilia, iar în Ungaria podul peste Tisa de la Mindszent, Rakosfalva, aerodromul de la Totkomlos etc. În acţiunile antiaeriene din această lună s-au consumat 10.678 proiectile şi au fost doborâte 6 avioane.

În seara zilei de 24 octombrie 1944, comandantul Armatei 4 române a efectuat unele regrupări, hotărând să continue ofensiva în cursul nopţii. Prin dârze atacuri de noapte, unităţile armatei au nimicit trupele fasciste de la sud de Carei, iar în zorii zilei de 25 octombrie 1944, au reuşit eliberarea oraşului, încheind prin aceasta eliberarea completă a teritoriului României. "Plaiurile şi codrii Mureşului, Ţării Oaşului şi Crişanei – se arăta în Ordinul de Zi dat de ministrul de război la sfârşitul lunii octombrie 1944 – vuiesc iarăşi de voioşia libertăţii câştigate. Ardealul, ştiut leagăn scump al românului, furat printr-un odios dictat…, a revenit azi, prin lupta dreaptă şi jertfa vrednică, la Patria din care a fost rupt".

În perioada luptelor eroice pentru eliberarea părţii de nord–vest a ţării, aviaţia de vânătoare şi artileria antiaeriană au doborât 40 de avioane germane şi au distrus 50 de tancuri.

Artileria Antiaeriană Română în acţiunile militare din Ungaria şi Cehoslovacia (25 octombrie 1944 – 9 mai 1945)

Situaţia operativă a trupelor de apărare antiaeriană la încheierea luptelor de pe teritoriul naţional era următoarea: aviaţia de vânătoare acţiona în cadrul Corpului aerian român pentru acoperirea – în cooperare cu artileria antiaeriană – a trupelor terestre şi a obiectivelor importante. Astfel, Brigăzile 1 şi 2 artilerie antiaeriană, cu un total de 34 baterii în dotarea cărora se aflau 217 tunuri şi 12 proiectoare, realizau apărarea antiaeriană a Armatelor 1 şi 4 române, a nodurilor de comunicaţii, aerodromurilor şi regiunilor industriale din vestul României, împiedicând aviaţia inamică să lovească aceste obiective. Brigăzile 3 şi 4 artilerie antiaeriană au continuat să asigure până la sfârşitul războiului apărarea antiaeriană a Capitalei,

Artileriştii antiaerieni români pe frontul din Ungaria

a zonei petrolifere, a podului peste Dunăre de la Cernavodă şi a obiectivelor Braşov, Tohan, Bod şi Făgăraş.

În timpul luptelor din Ungaria, aviaţia de vânătoare şi artileria antiaeriană au participat cu mijloacele şi forţele existente la sfârşitul lunii octombrie 1944, executând misiunile mai sus arătate. În plus, au apărat trecerile peste râul Tisa, gările importante şi noile aerodromuri aflate la dispoziţia Armatei 5 aeriene sovietice. Armatele 1 şi 4 române au rămas, în continuare, cu câte un divizion de artilerie antiaeriană care au apărat antiaerian dispozitivele de luptă ale forţelor principale ale armatelor, zonele de dislocare ale formaţiunilor de spate şi bazele armatelor, iar uneori au participat la misiuni terestre.

Simţindu-se tot mai mult nevoia conducerii unice şi a coordonării acţiunilor marilor unităţi de artilerie antiaeriană, prin Ordinul nr. 774 din 28 decembrie 1944 al Statului Major al Aerului, a luat fiinţă Divizia 1 Artilerie Antiaeriană. Aceasta avea în compunere 2 brigăzi, 1 regiment şi 2 divizioane. Divizia apăra cu Brigada 1 aerodromurile utilizate de aviaţia sovietică în Ungaria şi trecerile peste râul Tisa de la Szolnok, aerodromurile aviaţiei române şi trupele din linia întâi, precum şi obiective din zona de operaţii a Armatelor 1 şi 4. Brigada 2 apăra regiunea industrială din Banat (Arad, Timişoara, Simeria, Reşiţa).

În afara acestor forţe, obiectivele de pe teritoriul naţional erau apărate de Brigada 3 Artilerie Antiaeriană cu 3 regimente şi subgruparea Cernavodă, precum şi de Brigada 4 Artilerie Antiaeriană cu un regiment şi subgruparea Braşov – Făgăraş.

Serviciul de observare şi informare avea în subordine unitatea de pândă radio, dispusă cu trei companii pe graniţa de Vest, între Zalău şi Moldova Veche, având fiecare câte un centru zonal de informare. Informaţiile de la posturile de pândă treceau prin centrele zonale, regionale şi se centralizau la "Centrul general de informaţii al Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului", de la Bucureşti, care alarma

Tunari antiaerieni români luptând pentru eliberarea Cehoslovaciei

trupele şi populaţia telefonic şi prin posturile radiodifuziunii. Sistemul era însă greoi, astfel încât, nu o dată, alarmarea se făcea cu întârziere. El a fost îmbunătăţit ulterior, prin înzestrarea trupelor de pândă radio cu şase staţii de radiolocaţie "Freya".

Pe timpul luptelor din Cehoslovacia, Divizia 1 Artilerie Antiaeriană a continuat să apere cu cele două regimente ale Brigăzii 1 aerodromurile Armatei 5 aeriene sovietice din Ungaria şi cu un regiment aerodromurile aviaţiei române. Brigada 2 Artilerie Antiaeriană a asigurat pe mai departe protecţia zonei industriale a Banatului. Armatele 1 şi 4 române au continuat să aibă la dispoziţie câte un divizion independent de artilerie antiaeriană care au apărat antiaerian dispozitivul de luptă al forţelor principale ale armatelor, terenurile de zbor ale aviaţiei acestora, precum şi bazele lor pe timpul luptelor de la Roznava, din munţii Javorina, de la Zvolen, Banska Bistrica, din munţii Tatra Mică şi din Carpaţii Albi.

În luna ianuarie 1945, puterea combativă a apărării antiaeriene române din zona frontului consta în 16 baterii grele, 17 uşoare şi o baterie de proiectoare. Apărarea antiaeriană a teritoriului Munteniei, Olteniei şi Transilvaniei era asigurată de 110 baterii de tunuri antiaeriene, 6 baterii de mitraliere şi 10 proiectoare. Începând cu luna februarie 1945, a fost mărit treptat numărul bateriilor din zona frontului şi s-a micşorat cel din apărarea antiaeriană a teritoriului, ajungându-se ca în luna mai 1945, la încheierea războiului, în zona frontului să existe 31 de baterii grele, 27 mijlocii, 16 uşoare, 2 baterii de mitraliere şi 2 de proiectoare, iar în apărarea antiaeriană a teritoriului, 18 baterii de artilerie antiaeriană. La data de 1 mai 1945, din cadrul forţelor şi mijloacelor de apărare antiaeriană a teritoriului au fost desfiinţate Brigada 3 Artilerie Antiaeriană, 2 regimente, 12 divizioane, 33 baterii de tunuri, 4 baterii de mitraliere şi 13 baterii de proiectoare. La începutul lunii mai 1945, situaţia trupelor de apărare antiaeriană române era următoarea: în zona frontului – apărarea antiaeriană a aerodromurilor Armatei 5 aeriene sovietice era asigurată de Brigada 1 cu regimentele 4, 10 şi 2; la dispoziţia Corpului aerian român se afla Brigada 2 cu regimentele 5, 6 şi 7; Armata 1 română dispunea de Divizionul 9, iar Armata 4 de Divizionul 12 şi de Brigada 4 cu Regimentul 8; în ţară se afla Regimentul 3 cu 2 divizioane pentru apărarea antiaeriană a Bucureştiului şi cu un divizion la Braşov; ca rezervă, exista câte un divizion la Bucureşti şi Braşov.

În ziua de 9 mai 1945 – care a marcat sfârşitul celui de-al doilea război mondial în Europa –, comandantul artileriei antiaeriene sovietice din zona Armatei 5 aeriene sovietice a invitat la un Apel Solemn întregul Regiment 2 Artilerie Antiaeriană român, apel la care s-a citit Ordinul de Zi al comandantului suprem al armatei sovietice. După apelul solemn, bateria 121 Rheinmetall a tras 101 lovituri în cinstea Zilei Victoriei asupra Germaniei hitleriste.

Luna mai 1945 a marcat, în aceste condiţii, începutul desconcentrărilor şi lăsărilor la vatră chiar din unităţile aflate în zona de operaţii din Cehoslovacia şi Ungaria. Aşadar, s-a trecut la structura de pace, cu mult mai redusă, concomitent cu organizarea afluirii în ţară a unităţilor de pe front.

Potrivit tratatului de pace, s-a fixat pentru artileria antiaeriană o cifră de circa 5.000 de militari. Ca atare, s-a urmărit încadrarea în

Colonelul Horia Roman, comandantul Diviziei 1 artilerie antiaeriană

această cifră, astfel încât, la finele anului 1945, artileria antiaeriană română avea să rămână cu numai 4 regimente.

În cursul războiului antihitlerist, între 23 august 1944 şi 9 mai 1945, aviaţia de vânătoare şi artileria antiaeriană române au doborât 106 avioane inamice; în plus, în cursul acţiunilor terestre executate în timpul insurecţiei, au fost capturate 228 de avioane germane.

În concluzie, se poate spune că anii celui de-al doilea război mondial au fost bogaţi în învăţăminte şi realizări în domeniul apărării antiaeriene. În perioada respectivă s-au stabilit şi rezolvat probleme capitale pentru apărarea antiaeriană, cum ar fi: conducerea marilor unităţi şi unităţilor care apără un obiectiv, deci conducerea la nivelul obiectivului; s-au definitivat şi însuşit metodele de cooperare între artileria antiaeriană şi aviaţia de vânătoare; s-a întrebuinţat pe larg manevra. Dezvoltarea vertiginoasă în anii celui de-al doilea război mondial a forţelor aeriene ale ţărilor beligerante a condus la perfecţionarea continuă a mijloacelor de apărare antiaeriană, a reclamat numeroase reorganizări şi a impus adaptarea tacticii întrebuinţării acestor mijloace la noile condiţii de ducere a acţiunilor de luptă.

(va urma)

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General-colonel (r) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României";

General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române"

DRAMATISM ŞI BUCURIE ÎN MUNŢII FĂGĂRAŞ

S-a întâmplat pe 4 iulie 1963. În vederea începerii construirii Transfăgărășanului, trebuiau fixate locurile de dispunere a punctelor de lucru și traseele viitorului drum alpin. Un singur mijloc putea survola și ateriza în zona Podragu și cele adiacente: elicopterul.

Mi-4 era de șapte ani în dotarea aviației noastre militare. Maiorul Vasile Iurașcu, navigatorul-șef al Regimentului de Transport Otopeni, unul dintre primii piloți proveniți din aviația de vânătoare care făcuse trecerea pe noul tip de aeronavă, reușise să obțină titlul de pilot clasa a 2-a, calitatea de instructor de zbor, și se număra printre cei ce executaseră deja misiuni mai dificile cu acest tip de elicopter. Lui i-a încredințat comandantul aviației, personal, comanda echipajului ce urma să-l ia la bord, de la cabana din Valea Arpașului, pe cel ce era destinat să facă primele estimări, renumitul constructor de drumuri în munți, inginerul Aristide Stavros. Pilot secund, maiorul (r) Constantin Ștefănescu, din Aviația Civilă, și el un experimentat zburător.

Cu o zi înainte, făcuseră o recunoaștere a terenurilor de aterizare din Munții Făgăraș. Incertitudinea persista în fața unor locuri aglomerate de arbuști, de zeci și sute de pietroaie. Într-o asemenea situație, în frunte cu inginerul constructor, care era și un bun alpinist, și un ghid, întregul echipaj a străbătut, pe jos, terenul, până la locul cel mai potrivit pentru a pune roțile. Drumul a fost o adevărată aventură, având în vedere dificultatea zonei. Se spunea că acolo își făcea diavolul… pregătire fizică!

Ca să marcheze cât de cât locul, tehnicul de bord, căpitanul Aurică Popescu, și-a rupt cămașa și a agățat bucăți din ea de crengile unor brazi. Alte ramuri au fost desprinse, pentru a nu le atinge cu elicea de coadă.

Pe 4 iulie, dimineața, după ce au luat prin radio aprobarea și situația meteo, au decolat. La manșă, maiorul Iurașcu. De la un instructor sovietic învățase particularitățile zborului în munți. A urcat până la 3.000 de metri. Cerul era senin, vântul din vest, cu 6 metri pe secundă. Cărările, pe care le străbătuseră cu piciorul cu o zi înainte, se vedeau ca în palmă. Se felicitau pentru ideea de a recunoaște, pe jos, traseul. Iurașcu a luat cap compas cabana Cârțișoara. Începând de la circa 2.400 metri, versanții se îngustau. A început coborârea, pentru a ateriza la locul stabilit, care se afla la 2.100 metri altitudine. Deodată, a simțit comenzile moi. Parcă ar fi pilotat o mașină pe gheață. Cu toate acestea, parametrii motorului indicau o stare normală. A mărit turajul motorului, ca să încerce un viraj de 180 de grade și să se întoarcă, dar abia dacă au "întors" 30 de grade, că elicopterul mai tare s-a angajat într-o glisadă amenințătoare! Parcă o putere nevăzută îl făcea să coboare atât de rapid. În direcție, elicopterul mai răspundea încă la comenzi, dar în plan vertical – deloc. A revenit cu comenzile, a izbutit să evite lovirea unui brad de pe partea dreaptă, care i-ar fi răsturnat în râpa Podragului, un hău de peste 300 de metri. Încerca să controleze căderea elicopterului din comanda pas-gaz, dar zadarnic. Stâncile din stânga n-au mai putut fi evitate, astfel că elicea portantă a mușcat din ele. Bucăți mari, de peste doi metri, din pale, s-au rupt și o ploaie de staniol, țâșnită din fagurii dezveliți de învelișul metalic, a înconjurat elicopterul. Motorul, nemaiantrenând palele, transmisia, rupându-se, probabil, și axul de la ventilator, s-a supraturat și scotea un zgomot puternic. Nu se mai auzeau între ei. Parcă erau în infern. Iurașcu a închis robinetul de alimentare cu benzină și, cu ultimele eforturi, s-a chinuit să evite o catastrofă. Elicopterul s-a răsturnat pe stânga, a strivit niște brazi și s-a oprit pe spate într-un ochi de pădure, cu o pantă mai lină. Au scăpat ca prin minune, doar cu câteva leziuni superficiale. Coșmarul a durat aproape două minute. Dar lor li s-a părut că nu se mai termină. Elicopterul Mi-4 cu numărul 5 pe fuzelaj, intrat abia de șase luni în dotare și aflat încă în garanție, era parțial distrus. Stația radio, era clar, nu mai avea cum să funcționeze. Și-au luat pistoalele, hărțile de zbor și au pornit pe jos, spre cabana Arpașul, să raporteze evenimentul petrecut.

În aceeași zi, la Alexeni, maiorul Ștefan Scorțea murise, prăbușindu-se cu un avion MiG-15.

O catastrofă și un accident de zbor erau în atenția comisiilor de cercetare.

Toată lumea era convinsă că în Făgăraș se intrase într-o zonă de curenți descendenți deosebit de puternici. Întrucât elicopterul era în garanție, a venit o comisie din URSS, în frunte cu colonelul Solodnicov, pilot de încercare, și un inginer. Iurașcu le-a povestit totul, menționând că din punct de vedere tehnic nu au fost probleme. S-a plecat cu un alt elicopter, tot Mi-4, la locul accidentului, pilotul sovietic oferindu-se să-l aterizeze el. Dar când au ajuns, văzând elicopterul răsturnat și condițiile grele de intrare la aterizare, Solodnicov s-a răzgândit, rugându-l pe Iurașcu să preia comanda și să-i ducă la cabană. Apoi a cerut să vină, de la baza militară din Cherson, care era pregătită în zboruri deasupra Munților Caucaz, un elicopter Mi-6, pentru a scoate elicopterul avariat. Între timp, s-au dus pe jos, cu specialiști, la locul accidentului, s-au făcut măsurători pentru a se stabili centrii de greutate, în vederea legării elicopterului cu lanțuri. Au luat cu ei și cinci baloane încărcate cu hidrogen. S-au cerut condițiile meteo. Erau întocmai ca în ziua de 4 iulie. Când au lansat baloanele în zona unde a început calvarul echipajului – minune! În loc să urce, acestea coborau în râpa în care

au căzut. Toate cinci. Fără nici o excepție. Puterea curenților descendenți era evidentă și extrem de periculoasă.

Atunci, colonelul Solodnicov l-a întrebat pe Iurașcu dacă îi mai trăiește mama. Primind răspuns afirmativ, i-a zis: "Să aveți grijă de ea. V-a născut într-o cămașă de aur. Sunteți un om fericit. Și toți care ați fost în elicopter. La noi, din cazuri asemănătoare, n-a scăpat nimeni. Veți mai zbura?" "Categoric", i-a zis pilotul român.

După sosirea elicopterului Mi-6, echipat cu două motoare cu reacție, elice cu cinci pale și o putere considerabil mai mare, când să ridice Mi-4-ul în aer, unul din motoare s-a oprit. Parcă era un loc blestemat Valea Podragului!

A fost solicitată o altă aeronavă Mi-6. Abia aceasta a reușit să agațe, sub burtă, elicopterul avariat și să-l transporte pe o platformă, la gara Victoria, cu care a fost dus în URSS, la reparații capitale.

…August 1968, Alexeni. Iurașcu era în serviciul de alarmă la aerodromul primului regiment de elicoptere din țară, când a auzit, în telefon, vocea generalului-maior Ioan Tâu, același care-i dăduse ordin să decoleze spre Podragu și condusese ancheta în 1963: "Un elicopter Mi-4 să decoleze imediat și să ia o studentă cu picioarele rupte din Munții Făgăraș, s-o ducă urgent la cel mai apropiat spital, nici un alt mijloc neputând pătrunde acolo!

"De unde, din munți?" – a întrebat Iurașcu. Răspunsul a căzut ca un trăsnet: De la Podragu. Și pentru câteva clipe nici unul n-a mai scos vreun cuvânt…

Iurașcu a decolat, împreună cu maiorul Tudor Condruz, secund, și maistrul Ion Florescu, tehnic de bord. Fără să vrea, amintirile acelor clipe de groază l-au năpădit, când a ajuns deasupra locului în care se mai zăreau urmele prăbușirii. Așa că a hotărât ca secundul să țină elicopterul în semisuspensie, iar el, împreună cu maistrul, au adus tânăra cu targa și au urcat-o în elicopter. N-au oprit motorul, fiindcă altcineva, nu cu mult timp în urmă, încercând să pornească motorul, elicopterul s-a răsturnat. Era Valea Dracului, nu a Podragului. Dar tânăra, studentă la Iași, fusese salvată. La spitalul din orașul Victoria era pe mâini bune. Și toată lumea era bucuroasă.

S-au întors la Alexeni, noaptea. A doua zi, au fost recompensați cu o primă cât două solde. Era, poate, o răsplată și pentru temerara misiune de pomină din iulie 1963.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

60 DE ANI DE LA TERMINAREA CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL ÎN EUROPA

Sub loviturile concertate ale Forţelor Naţiunilor Unite, în rândul cărora se afla şi armata română, cu 60 de ani în urmă – în noaptea de 8 spre 9 mai 1945 –, Germania nazistă a fost silită să capituleze fără condiţii. Astfel, cel de-al doilea război mondial, început la 1 septembrie 1939, a luat sfârşit în Europa, după cinci ani şi aproape opt luni (2.077 de zile şi nopţi).

Corpul Aerian Român a participat la înfrângerea fascismului cu 415 avioane şi echipajele aferente, executând 6.968 de misiuni în 6.282 ieşiri avion şi totalizând 11.359 ore de zbor, în care s-au lansat 1.360 tone bombe, s-au tras 53 tone muniţie şi s-au consumat 2.600 tone combustibil.

În aceste misiuni au fost distruse: 129 de avioane în lupte aeriene sau la sol; 83 tancuri; 560 autovehicule; 26 baterii de artilerie; 92 trenuri militare; 68 gări; 7 aerodromuri; 8 poduri; 27 fabrici de armament; 24 întreprinderi de căi ferate; 15 nave scufundate.

Numai în perioada imediat următoare lui 23 august 1944, unităţile de aviaţie au capturat de la inamic 228 avioane, 470 autovehicule şi 10.000 militari-prizonieri şi au distrus 5.200 vagoane.

Corpul Aerian Român a pierdut 729 de oameni, din care 80 piloţi şi maiştri militari de aviaţie; 176 avioane au fost distruse în luptele aeriene; 161 avioane de şcoală au fost distruse de germani în retragerea din 23–31 august 1944.

La marile lupte care au dus la înfrângerea celui mai sângeros duşman al omenirii au contribuit şi unităţile şi marile unităţi de apărare antiaeriană, brigăzi şi regimente, care, în afara asigurării apărării antiaeriene a aerodromurilor aviaţiei române şi sovietice, a altor misiuni în sprijinul trupelor de uscat, au doborât, împreună cu aviaţia de vânătoare, 106 avioane inamice, iar în cursul acţiunilor terestre executate au capturat 228 avioane germane.

Printre cei distinşi în aceste lupte se află şi **generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Dragomir.** A intrat în luptă, ca şi camarazii săi din promoţia 1941, la scurt timp de la absolvirea şcolii. Din cei 113 absolvenţi, mai sunt în viaţă 11. Numai pe front au pierit 40 la sută dintre ei, motiv nobil şi sfânt pentru care i s-a spus "promoţia de sacrificiu".

Pe Frontul de Vest, tânărul

ofiţer avea experienţa campaniei anterioare. Începută în Escadrila 18 Bombardament Uşor pe IAR-37. După luptele de la Stalingrad, Cotul Donului, Stepa Calmucă, a făcut trecerea pe avionul Stuka. Cu Grupul 3 Bombardament în Picaj a acţionat la Melitopol, în Kuban, şase luni a fost încercuit în Crimeea, în timp ce escadrila lui susţinea Corpul 3 Vânători de Munte comandat de generalul Gheorghe Avramescu.

În timpul războiului a efectuat până la şase misiuni pe zi în calitate de pilot, dar şi de comandant de formaţie. Ataca aglomerări de tancuri şi trupe aflate pe baza de plecare la atac, coloane auto sau de infanterie, gări, triaje, trenuri, depozite de materiale şi combustibil.

A efectuat peste 250 misiuni de luptă, dintre care 182 cu Stuka, şi a totalizat circa 1.000 de ore de zbor.

După mai multe acţiuni duse pe Frontul Moldovei, a fost trimis în Germania, împreună cu alţi piloţi români, pentru a face trecerea pe Focke Wulf. Acolo l-a prins actul de la 23 august. SS-iştii i-au ţinut sub tensiune, cerându-le în repetate rânduri să lupte în armata germană. "Nu-mi trădez jurământul faţă de ţară şi rege!", le-a răspuns el cu demnitate şi curaj. Au ajuns în lagărul de prizonieri de la Wustrau, în nordul Berlinului, de unde au fost eliberaţi de sovietici la 4 mai 1945.

La câţiva ani de la întoarcerea în ţară, a absolvit Academia Militară, în 1951. Un an mai târziu, cel ce fusese decorat cu "Crucea de Fier" germană 2 şi 1, ordinele "Virtutea Aeronautică" clasa Cavaler şi Crucea de Aur, "Steaua României", "Coroana României", clasa Cavaler şi panglică de Virtute Militară avea să fie scos din armată ca "duşman al poporului", fără drept la pensie şi ajutor, deşi avea doi copii! Nefiind primit nicăieri, a fost nevoit să se angajeze muncitor necalificat. A ajuns, în cele din urmă, şef de brigadă.

După revoluţia din decembrie 1989, repus în drepturi, cavalerul atâtor ordine a fost avansat treptat, onorific bineînţeles, până la gradul de general de flotilă aeriană în retragere. Este preşedintele filialei judeţene Cluj a Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război.

Un alt erou al acelor vremuri este şi **generalul de flotilă aeriană în retragere Gheorghe V. Constantin,** preşedintele filialei A.N.V.R. a judeţului Constanţa şi primul comandant al Aeroportului "Mihail Kogălniceanu". Misiunile sale pe front – de cercetare, foto, asalt, bombardament – au însumat 271 de ieşiri pe avioane IAR-37, Focke Wulf, Heinkel ş.a.

A străbătut cerul de deasupra unor localităţi unde s-au purtat lupte crâncene din Transnistria, la Rostov, Melitopol, Dnepropetrovsk, a ajuns şi el până la Stalingrad, pentru ca să se întoarcă pe Frontul pentru eliberarea teritoriului naţional, apoi cel de eliberare a Ungariei, Cehoslovaciei şi Austriei.

Multe sunt oraşele în zona cărora s-a înălţat cu avionul de bombardament pentru a-şi îndeplini misiunile în care îl trimisese ţara. De la Orosháza, Debrecen, Szolnok, Budapesta, unde a participat la bombardarea podurilor de peste Dunăre, la cele din Cehoslovacia: Zlate Moravka, Piestany şi până la capitala Austriei.

Pentru faptele sale a fost decorat, între altele, cu "Bărbăţie şi Credinţă", "Crucea Serviciul Credincios", "Virtutea Ostăşească", "Steaua României". Despre această decoraţie de război are o amintire cutremurătoare.

Pe 24 august 1941, într-un zbor deasupra localităţii Razeldnaia Pavlovka, a fost nevoit să aterizeze forţat. Mitraliorul, grav rănit, a murit. De groază că va cădea prizonier în mâinile inamicului, el a vrut să se împuşte. O grupă de infanterişti i-a venit însă în ajutor şi a scăpat teafăr. Şi-a cărat camaradul mort până la avion. A plecat spre Ialoveni. În timp ce cobora din avion, o delegaţie în frunte cu conducătorul statului era acolo. Aflând de ce este aşa palid şi că a umblat atâta drum cu colegul său în spinare şi nu l-a lăsat nici mort în mâinile duşmanului, l-a decorat pe loc cu înaltul ordin şi l-a avansat la gradul de locotenent. Şi el şi camarazii săi

din Grupul 6 Bombardament au rămas uimiţi când s-au văzut îmbrăţişaţi de mareşal. Apoi a dat maşina lui echipajului, să se ducă la biserică şi să aprindă o lumânare că a scăpat cu viaţă.

Amintirile îl năpădesc. Din timpul bombardamentelor asupra trupelor hitleriste ce opuneau o rezistenţă înverşunată în Ungaria, Cehoslovacia, Austria. La care putea să nu mai ia parte după acea aterizare forţată şi momentele grele prin care a trecut ulterior, când s-a îmbolnăvit de inimă. A fost trimis în ţară şi, după două luni de spitalizare, cu tratament intensiv, refăcându-se, a cerut să se întoarcă pe front.

Faptele lor nu au fost atât de

mediatizate, ca ale mai celebrilor zburători Constantin Bâzu Cantacuzino, Alexandru Şerbănescu, Ion Mucenica, Traian Dârjan ş.a. S-au înscris în aşazisul "obişnuit" al confruntărilor aeriene, cum au fost cele ale majorităţii aviatorilor români angajaţi, în cea mai mare conflagraţie a secolului XX, în lupta cu cele mai puternice aviaţii ale lumii. Din aceste considerente le-am consemnat în rândurile de faţă.

"Om de aleasă cultură generală şi militară, înzestrat cu har scriitoricesc şi evocator, memorialist de excepţie, **generalul-locotenent în retragere Vasile Bărboi** este o perso-

nalitate proeminentă a artileriei antiaeriene". Aşa îl caracteriza un cunoscut istoric militar pe cel care în cei trei ani (10 mai 1942 – 9 mai 1945), cât a fost pe front, a combătut cu eficacitate, cu subunitatea pe care o comanda, avioanele inamice. Fie că atacau sau bombardau de la înălţimi medii sau mari, în formaţii mici sau masive, multe din aparatele de zbor sovietice, engleze, americane sau germane şi-au găsit sfârşitul izbindu-se de pământ, sub ploaia de proiectile lansate de tunurile antiaeriene ale bateriei sale. Tenacitatea, curajul, priceperea şi exigenţa sa se împleteau însă în mod armonios cu o mare bunătate şi căldură sufletească, era la fel de prietenos şi de apropiat cu soldaţii, cum era şi cu colegii săi, ofiţerii.

De pe Frontul de Est, din apărarea şi eliberarea teritoriului, a trecut pe cel din Vest, drumul său de luptă înscriind, în noianul amintirilor Orosháza, Minzent, Szenteş, Abony, Tavy, Budapesta, protejând obiectivele din cadrul Corpului 7 Armată, apoi pe la Moiykamek, Krupinaj, Postany, Brno, ca să reproducem numai câteva din multele localităţi din Ungaria şi Cehoslovacia, unde şi-a făcut din plin datoria faţă de ţară şi armată. Pe pieptul său, plin de decoraţii, strălucesc deopotrivă "Steaua României", "Coroana României" cu spade şi panglică de Virtute Militară, alte ordine şi medalii ale statului pe care l-a slujit şi îl slujeşte încă cu un devotament aparte. Prin numeroasele cărţi, la a căror concepere, redactare şi editare a contribuit esenţial, la loc de mare cinste situându-se cele nouă volume din seria "Veteranii pe drumul onoarei şi jertfei", prin harul cu care ştie să-şi capteze auditoriul când îi vorbeşte, cu patos şi mândrie, despre ţară, neam şi oştire, prin marea sa iubire faţă de semeni.

Dar cele mai importante decoraţii ale sale, ca şi ale celorlalţi foşti combatanţi, sunt cele din sufletul lor mare, generos.

PETRE BÂNĂ

PREŢUIREA EROILOR

Cu prilejul aniversării a 60 de ani de la victoria împotriva fascismului în Europa, în Capitală şi în ţară s-au desfăşurat ample activităţi, în care a fost prezentată contribuţia României şi a armatei sale la victoria de la 9 Mai 1945, s-au adus omagii de preţuire şi recunoştinţă celor ce s-au jertfit în cea mai mare conflagraţie din istoria omenirii.

În expunerea prezentată de generalul (r) Marin Badea Dragnea, preşedintele Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, la Cercul Militar Naţional, a fost subliniat, între altele, aportul deosebit pe care Forţele Aeriene l-au avut, alături de celelalte categorii de forţe armate, la înfrângerea Germaniei naziste.

Adunări similare au avut loc în toate capitalele de judeţ, în alte municipii şi oraşe. La acestea, ca şi la ceremonialurile militar-religioase săvârşite în cimitirele şi în faţa monumentelor eroilor, au fost de faţă preşedinţi de filiale şi subfiliale, foşti aviatori, artilerişti antiaerieni, camarazi ai lor din Forţele Aeriene, membri ai ARPIA.

Au fost prezente, de asemenea, cadre din structura Statului Major al Forţelor Aeriene.

Pentru modul în care a organizat sărbătorirea zilei de 9 Mai, generalul Dragnea a fost declarat de ziarul "Jurnalul naţional" OMUL ZILEI.

Cu prilejul acestei mari sărbători, prin Decret Prezidenţial, au fost înaintaţi la gradul de general de brigadă (flotilă aeriană) în retragere 14 veterani de război, la gradul de general-maior (r) 12 şi 2 la gradul de general-locotenent (r).

În afara celor 25 de veterani decoraţi de Guvernul Federaţiei Ruse, alţi 20 de veterani au fost distinşi de Guvernul Republicii Cehe, iar 10 de cel al Slovaciei, cu medaliile omagiale instituite cu acest prilej. O bună parte dintre cei decoraţi au făcut parte din Corpul Aerian Român, din unităţile şi subunităţile de artilerie antiaeriană care s-au evidenţiat pe front.

La invitaţia guvernelor ţărilor menţionate, delegaţii de veterani de război, din care au făcut parte şi foşti luptători în Forţele Aeriene, au participat, la Moscova, Praga şi Bratislava, la activităţile organizate în cinstea zilei de 9 Mai, "Ziua Europei".

DECORAŢIILE DIN SUFLET

Cu prilejul împlinirii a 60 de ani de la încheierea celui de-al doilea război mondial în Europa, la sediul Federaţiei Ruse din Bucureşti s-a desfăşurat un ceremonial deosebit: acordarea Medaliei "60 de ani de la victoria în Marele Război de Apărare a Patriei, 1941–1945" unor generali şi ofiţeri superiori români, veterani de război, pentru fapte de arme deosebite săvârşite pe front, alături de armatele Uniunii Sovietice.

Printre cei 25 de veterani decoraţi de **preşedintele Vladimir Putin,** în frunte cu **generalul (r) Marin Badea Dragnea, liderul Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război,** s-au aflat şi patru foşti combatanţi din Forţele Aeriene.

În cuvântul rostit la începerea festivităţii, cât şi pe timpul când le-a înmânat medaliile, ambasadorul rus a evocat, între altele, importanţa hotărârii istorice a României de întoarcere a armelor împotriva Germaniei naziste şi alăturarea la coaliţia Naţiunilor Unite, a adus un cald omagiu ostaşilor români care au luptat împreună cu armatele Uniunii Sovietice până la victoria finală împotriva fascismului.

Mulţumind pentru distincţia acordată, preşedintele A.N.V.R. a considerat că acest act reprezintă, totodată, o recunoaştere a aportului României şi armatei sale la înfrângerea Germaniei naziste, o expresie elocventă a camaraderiei manifestate pe timpul bătăliilor duse în comun de ostaşii români şi sovietici până la Praga şi la porţile Vienei.

Generalul-preşedinte, enumerând forţele române participante la război, a evidenţiat şi contribuţia de excepţie a Corpului Aerian Român, a unităţilor şi marilor unităţi de artilerie antiaeriană la marea victorie de la 9 mai 1945.

Pe timpul festivităţii, diplomatul rus şi alţi membri ai Ambasadei, inclusiv ofiţerii din cadrul reprezentanţei militare, s-au întreţinut cordial cu veteranii decoraţi.

REVEDERI EMOȚIONANTE

Promoția 1950 a Școlii Militare de Ofițeri Naviganți Sibiu și cea a Școlii de Pilotaj Focșani–Tecuci și-au dat întâlnire la Cercul Militar Național după 55 de ani de la absolvire. Revederea a fost tulburătoare. Unii nu se mai văzuseră de 20–30 de ani și abia s-au recunoscut.

Generalul-locotenent (r) Gheorghe Zărnescu, unul dintre liderii acesteia, fost comandant al Aviației Militare, în cuvântul de debut al activității a spus că promoția lor a fost supranumită "promoția de aur". Și pe bună dreptate. Mai întâi pentru că a fost, alături de cea de adjutanți, cea mai numeroasă promoție din istoria aviației – 450 de cadre! Și într-o altă importantă ordine de idei, a constituit coloana vertebrală a aviației militare încă de la absolvire, când se formau primele unități și mari unități de aviație reactivă, aeronautica devenind o armă de bază în sistemul național de apărare. Este promoția care a zburat peste trei decenii pe cerul României, în misiuni dintre cele mai diverse, ziua și noaptea, în toate condițiile meteorologice, pe avioane reactive subsonice și supersonice, pe elicoptere de luptă și pe avioane de transport.

Ei s-au afirmat atât ca zburători și, ulterior, unii ca șefi de state majore, navigatori în punctele de comandă, dascăli la catedrele instituțiilor de învățământ de aviație, cât și în diferite funcții, de la comandant de patrulă, de escadrilă, regiment, divizie, până la comandanți ai Aviației Militare.

Foștilor absolvenți le-a fost adresat un cald mesaj din partea șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** de către **generalul de flotilă aeriană Fănică Câmu,** comandantul Comandamentului Operațional Aerian Principal, care a exprimat mulțumirile și recunoștința cadrelor în activitate pentru tot ce au făcut pentru dezvoltarea și modernizarea Aviației Militare. Deprinderile și experiența pe care ei le-au transmis urmașilor din unitățile de luptă și instituțiile militare de învățământ au adus aviația la standardele actuale, la prestigiul de care se bucură în rândul Forțelor Aeriene de elită din NATO.

"Întâlnirile de fiecare dată cu supraviețuitorii acestei însemnate promoții – a spus generalul de flotilă aeriană Cârnu – capătă semnificații aparte, de aleasă prețuire, asemănătoare cu cele ale citirii unei cărți pline de evenimente majore pentru aviație, pentru cei ce acționează în această armă, cu învățăminte deosebite în ceea ce simțim și avem de făcut".

La întâlnire au participat și foști instructori și comandanți pe care i-au avut în timpul școlii, precum și cadre în rezervă din promoțiile imediat următoare, aceștia exprimându-le, de asemenea, recunoștința pentru că i-au învățat arta zborului.

O revedere emoționantă au avut, la Baza 90 Transport Aerian, și supraviețuitorii promoției 10 Mai 1945, promoție de veterani, care s-a născut în ultima noapte de război și prima zi de pace, al cărei neobosit animator a fost și rămâne **comandorul (r) Mihail Nicolau.** După Apelul Solemn, participanții au depănat amintiri din timpul școlii și activității pe aerodromuri, așa cum au procedat de fiecare dată când s-au revăzut.

Deși elevi în timpul războiului pentru eliberarea țării de sub ocupația nazistă, aviatorii acestei promoții au luptat cu arma în mână pentru ca patria noastră să fie liberă și suverană. S-au dedicat apoi cu multă râvnă formării unor generații de piloți, activităților de comandă și stat major din unități și instituții de aviație. Parte dintre ei au avut de suferit din cauza prigoanei politice la care au fost supuși. Nu i-a părăsit însă niciodată dragostea față de aripile țării, față de patrie, așa cum a rezultat din activitatea lor în armată, cum s-au exprimat în cadrul impresionantei revederi, după 60 de ani de la terminarea școlii.

SĂRBĂTORIREA NONAGENARULUI

A devenit o tradiție ca, la împlinirea unor vârste venerabile, generali și ofițeri superiori care au făcut parte din Forțele Aeriene să fie sărbătoriți la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Printre ei se numără și **comandorul (r) Emil Munteanu,** veteran de război, care, la 20 mai, a devenit nonagenar. Fost observator aerian și comandant de bord pe Savoya-Marchetti, Focke-Wulf și Heinkel-111, cu gradul de locotenent, a executat 30 de misiuni de front. După cucerirea Odessei, a revenit în țară, fiind numit instructor și apoi comandantul școlii de aerofotogrammetrie. Face parte

dintr-o familie de militari. Tatăl său a participat la primul război mondial, distingându-se în luptele de la Mărășești. Ceilalți doi frați, mai mari, ai comandorului (r) Emil Munteanu au fost, de asemenea, pe front. Cel mare, Ion, căpitan de artilerie, iar mijlociul, Mircea, ofițer medic, a fost prezent în bătălia Stalingradului.

Pentru faptele sale de arme, Emil Munteanu a fost decorat cu "Virtutea Aeronautică" cu spade, "Steaua României", "Crucea de fier" clasele 2 și 1, precum și cu alte ordine și medalii. În vara anului 1944, pe frontul din Moldova, a fost singurul supraviețuitor dintre membrii echipajului unui avion IAR-39 care s-a prăbușit imediat după decolare într-o misiune de cercetare.

A fost deținut politic timp de 6 ani, inițial fiind condamnat la 20 de ani de închisoare.

Este căsătorit de 64 de ani.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, după ce i-a ascultat cu interes relatările de pe front, a exprimat cuvinte de caldă apreciere la adresa muncii și vieții nonagenarului veteran, l-a felicitat cu prilejul zilei sale de naștere și i-a oferit daruri simbolice.

PETRE BÂNĂ

VIAȚA MILITARĂ Nr. 1 (3) – 2005

■ *Cuprins consistent, manieră modernă* ■

Din nou, un număr consistent tematic, dens în idei, bine scris şi prezentat într-o manieră modernă, cu o notă în plus pentru design şi calitatea grafică. ◆ Revista debutează cu editorialul "Încrederea în camarazi" **(colonel dr. Ion Petrescu, directorul Trustului de Presă al Armatei),** o frumoasă pledoarie în favoarea jurnalului de campanie (apropo de prezenţa militarilor români pe "frontu-rile păcii" din Afganistan, Irak şi Bosnia-Herţegovina). ◆ Sub titlul "Destine tragice", cercetătorii **Cristian Troncotă** şi **Paul Carpen** îl evocă, subtil şi sugestiv, pe Mihail Moruzov, "părintele serviciilor secrete române". ◆ Rubrica (deja) de succes **"Femina arm"** aduce în prim-plan câteva personalităţi celebre din rândul "amazoanelor"zburătoare ale celui de-al doilea război mondial: Nadia Russo, Mariana Drăgescu, Stela Huţan-Palade, Virginia Duţescu. ◆ **Locotenentul Dan Scutaru** realizează, cu har şi sensibilitate, rubrica "Academica" (reportaje, însemnări, poezii). ◆ Sub genericul **"Document",** sunt inserate "docu-drama" în trei acte "Ultimul spectacol" **(Viorel Domenico)** şi excursul în viaţa locotenent-colonelului în rezervă Ioan Tobă-Hatmanu **(maior Dan Gâju,** redactorul-şef al revistei). ◆ Cunoscutul om de presă **Olimpian Ungherea** realizează, în cadrul rubricii **"Invitaţii Vieţii militare",** un interesant şi dens interviu cu **Eugen Uricaru,** preşedintele Uniunii Scriitorilor din România. ◆ Graţie insistenţei **colonelului (r) Octavian Covaci,** nimeni altul decât excelentul grafician şi cineast militar, la rubrica **"Memorii de război"** văd lumina tiparului însemnările colonelului Nicolae Grigore Cvaci, tatăl artistului, combatant în cel de-al doilea război mondial şi, apoi, lector la Academia Militară. ◆ Rubricile **"Poesis", "Autografe", "Semnal", "Orizont editorial"** şi **"Divertisment"** întregesc un număr echilibrat valoric, divers ca tematică şi interes pentru cititorii de toate vârstele şi... gusturile.

VIAȚA MILITARĂ
Bulgări de humă, fulgi de zăpadă...
"Cartea contează enorm în viaţa unei oameni liberi şi cu conştiinţă de sine"

REVISTA DE MEDICINĂ ŞI PSIHOLOGIE AERONAUTICĂ Nr. 1/2005

◆*Problematică diversă, conţinut elevat*◆

Numărul 1 pe acest an al Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică, publicaţie trimestrială editată de I.N.M.A.S., se remarcă prin varietatea problematicii de fiziologie, fiziopatologie, clinică aeronautică şi psihologie specifică domeniului aerospaţial.

Un colectiv de autori, având în frunte pe directorul instituţiei, conf. univ. dr. med. colonel Marian Macri, abordează, într-un studiu ce deschide seria articolelor din acest număr, modificările ce apar la nivelul sistemului circulator, aparatului excretor şi metabolismului electrolitic în raport cu durata şi intensitatea hipoxiei, la personalul aeronavigant.

Se apreciază că finalitatea proiectului va duce la o mai bună selecţie a candidaţilor, o expertiză mai riguroasă şi o monitorizare mai eficientă a nivelului de antrenament al personalului aeronavigant şi, implicit, la scăderea accidentelor de aviaţie, la mai puţine pierderi de vieţi omeneşti şi de aparate de zbor.

Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială
„Gral Dr. Av. Victor Anastasiu"
Societatea de Medicină Aeronautică din România
Revista de Medicină şi Psihologie Aeronautică
Vol. 9 - Anul 2005 - Nr. 1 (30)
ISSN nr. 1454-6205

Ştiut fiind că personalul aeronautic face parte din masa populaţională a planetei care este supusă, pe de o parte, la nivelul solului, în mod egal cu restul locuitorilor, la influenţa radiaţiilor naturale, iar pe de altă parte, expunerii radiaţiilor specifice activităţii, în special radiaţiei cosmice, doctorii Felicia Popescu, Simona Berbecar şi Ionel Huţanu au întreprins o analiză temeinică asupra modului în care se manifestă aceste radiaţii, a măsurilor de protecţie ce trebuie luate.

Remarcăm, totodată, în suita articolelor de mare interes "Etipatogenia poliartritei reumatoide", de dr. Florica Năftănăilă–Mali, prof. dr. Mihai Zamfirescu şi conf. dr. Nicolae Tudor, care tratează boala numită "regina reumatologiei".

Sunt cunoscute efectele devastatoare ale fumatului. Pornind de la acest adevăr indubitabil, conf. dr. Marian Macri, dr. Mirela Anghel şi dr. Elena Radu Sultănescu întorc pe toate feţele răul pe care nicotina îl produce piloţilor, ajungând să aibă consecinţe grave asupra securităţii zborului, datorită afectării, mai cu seamă, a aparatului respirator şi vizual.

Semnalăm, de asemenea, studiul psihologului Doina Trandafir, intitulat "Corelate vocale ale conduitelor emoţionale generate de stres".

Primul număr pe acest an al revistei informează pe larg, sub semnătura chim. A. Grigorescu despre cel de-al patrulea simpozion naţional de medicină de laborator şi al doilea simpozion de asigurare a calităţii în medicina de laborator, manifestări ştiinţifice la care specialiştii de la I.N.M.A.S. au avut o prestaţie de excepţie.

DOCUMENT – BULETINUL ARHIVELOR MILITARE ROMÂNE Nr. 4/2004

◆*Subiecte de larg interes, tratare pertinentă*◆

Aflată în anul al şaptelea de existenţă, revista (redactor-şef **căpitan dr. Florin Şperlea)** îşi consacră, în principal, cel de-al 26-lea număr al său unei problematici controversată şi plină (încă) de ascunzişuri: **Aliaţi şi Alianţe.** Sunt inserate, sub genericul **"Studii/Documente",** materiale inedite de arhivă, precum: "Un raport francez despre armata română din timpul lui Cuza"; "Ofiţeri români la studii în străinătate"; "Misiuni militare străine la Marele Cartier General român"; "Înfruntarea mareşalilor"; "Dobrogea – un <<măr al discordiei>>?"; "Marele Stat Major şi normalizarea relaţiilor cu URSS"; "Misiunea Militară Germană în România. Preliminarii politico-diplomatice"; "Avatarurile <<camaraderiei de arme>>"; "Generali români în vizorul Moscovei"; "Controverse româno-sovietice. Războiul antihitlerist – subiect de dispută între Bucureşti şi Moscova".

Numărul 4/2004 al revistei cuprinde, de asemenea, corespondenţa generalului Corneliu Teodorini (ofiţer de stat major promoţia 1922, participant la cel de-al doilea război mondial), o însemnare despre participarea arhiviştilor militari români la lucrările celei

de-a 9-a Reuniuni a istoricilor, cu tema "Unităţile SS-ului şi particularităţile Wehrmacht-ului", Berlin–Germania, prezentarea, în premieră, a Arhivelor Militare ale Republicii Moldova, rubricile **"Note bibliografice", "Recenzii", "Evocări", "Revista revistelor", "Poşta Document",** precum şi **"Sumarul sumarelor"** (numerele 1–26).

Pagină realizată de
PETRE NICOLAE

"CONTINUĂM SĂ EXISTĂM, SĂ NE <<BATEM>> PENTRU DREPTURILE CUVENITE SALARIAŢILOR CIVILI!"

Am bătut din nou la uşa salariatului civil CONSTANTIN STOIAN, referent în cadrul Secţiei Personal din Statul Major al Forţelor Aeriene, preşedintele "de-o viaţă" al Federaţiei Sindicatelor Libere ale salariaţilor civili din unităţile militare ale Ministerului Apărării Naţionale şi preşedintele Sindicatului din Statul Major al Forţelor Aeriene. M-a primit, ca de obicei, cu zâmbetul pe buze, cu dorinţa de a mă pune la curent cu "ultimele noutăţi" în materie de sindicate. Tocmai participase la prima întâlnire de lucru cu noua conducere a ministerului, respectiv cu preşedintele Comisiei de Dialog Social, domnul Marius Bălu, secretar de stat şi şef al Departamentului pentru Relaţii cu Parlamentul, Armonizare Legislativă şi Relaţii Publice, şi era doldora de informaţii. Iar dialogul a decurs după cum urmează:

– Vă văd foarte bucuros, domnule Stoian. Ei, cum a fost la Comisia de Dialog Social, ce veşti le daţi salariaţilor noştri civili?

– Veşti bune, veşti bune. Noua conducere a Ministerului Apărării Naţionale, personal preşedintele Comisiei de Dialog Social, domnul secretar de stat Marius Bălu, se interesează de noi, de problemele noastre, şi ne asigură de receptivitate deplină, de solicitudine şi sprijin permanent. M-au impresionat în mod deosebit cordialitatea dialogului, aplecarea spre realităţile şi nevoile oamenilor, disponibilitatea de a căuta şi găsi, împreună cu noi, sindicaliştii, soluţiile optime la solicitările şi propunerile venite "de jos". Este un semn bun, încurajator, este o dovadă că oamenii contează în primul rând, şi nu cutare sau cutare chestiune abstractă, fără viaţă, fără suflu mobilizator.

– Ce s-a discutat, concret, la întâlnirea de debut cu preşedintele Comisiei de Dialog Social din Ministerul Apărării Naţionale?

– Trei au fost principalele probleme supuse dezbaterii în comisie. Prima s-a referit la stadiul actual al măsurilor întreprinse la nivelul Ministerului Apărării Naţionale vizavi de reducerea numărului de personal civil prin procesul de reorganizare structurală a armatei. Fără a pune în discuţie necesitatea obiectivă, legică, a acestui proces, vrem să ştim din timp etapele de disponibilizare, pe ani şi luni, numărul celor care vor părăsi structurile în care sunt încadraţi, condiţiile concrete de încetare a contractelor de muncă. Şi, în funcţie de aceşti indicatori, să stabilim ferm măsurile de limitare a şomajului, posibilităţile de redistribuire în alte posturi vacante din Ministerul Apărării Naţionale, asigurarea de locuri de muncă în structuri extramilitare. Preşedintele Comisiei de Dialog Social ne-a asigurat de tot sprijinul ministerului, ne-a abilitat să elaborăm propuneri concrete, inclusiv să avansăm iniţiative legislative în materie de protecţie a salariaţilor civili.

Cea de-a doua problemă de pe ordinea de zi a constituit-o stabilirea modului de colaborare a sindicatelor noastre cu Casa Naţională de Pensii şi alte Drepturi de Asigurări Sociale pe linia calculării drepturilor de pensie strict după legile în vigoare, specifice ministerului nostru şi categoriilor de personal disponibilizat. Avem în vedere atât corectitudinea încadrării în textele de lege, cât şi tehnica propriu-zisă de lucru cu dosarele persoanelor disponibilizate ori cu drept de pensie. Astăzi, totul se rezolvă prin poştă, prin hârtii, refuzându-se dialogul direct şi luarea în calcul a specificităţilor armatei. Ne simţim neglijaţi de Casa de Pensii, ni se neagă nejustificat drepturi legal dobândite, oamenii sunt purtaţi pe drumuri, ţinuţi ore în şir în faţa ghişeelor funcţionarilor publici. Conlucrăm tot mai greu şi în privinţa biletelor de odihnă şi tratament, Ministerul Muncii, Solidarităţii Sociale şi Familiei refuzând înnoirea protocolului din 1998 (subvenţionarea biletelor cu 50 la sută). Nu ne dăm bătuţi nici în privinţa revendicării unor drepturi care ni s-au luat în mod abuziv, cum ar fi "sporul de armată" (în 1998).

În sfârşit, am discutat pe larg şi locul şi rolul salariaţilor civili din instituţiile armatei în rezolvarea corectă şi operativă a problemelor cu care se confruntă această categorie de personal – dreptul de asociere în organizaţii sindicale, colaborarea liderilor sindicali cu persoanele din conducerea unităţilor şi formaţiunilor militare, respectarea dispoziţiilor legale cu privire la încadrarea, executarea şi încetarea contractelor individuale de muncă, îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi viaţă, asigurarea unei protecţii sociale reale etc.

– Ce concluzie putem trage pentru viitor, domnule şef al sindicatelor?

– Una optimistă, desigur. Sindicatele vor continua să existe, să se întărească, să se "bată" pentru drepturile membrilor lor, pentru respectarea ad litteram a legislaţiei în vigoare. Iar prin Comisia de Dialog Social ne vom spune mereu păsurile, vom milita pentru soluţionarea justă a tuturor propunerilor, a tuturor solicitărilor personalului civil din armată, din Statul Major al Forţelor Aeriene.

– Aşa să ne ajute Dumnezeu! Mulţumesc pentru veştile bune, domnule Constantin Stoian!

NICOLAE RADU

"Zilele Muzeului Militar Naţional"

SIMPOZIONUL "AERONAUTICA REGALĂ A ROMÂNIEI LA ELIBERAREA BUDAPESTEI"

■ ***Activitate organizată de Societatea Scriitorilor Militari, Muzeul Militar Naţional şi Fundaţia Hanns Seidel***

În cadrul acţiunii "Zilele Muzeului Militar Naţional" (12 aprilie – 8 mai 2005), Societatea Scriitorilor Militari, Muzeul Militar Naţional şi Fundaţia Hanns Seidel au organizat, în ziua de 12 aprilie a.c., Ziua Mondială a Aviaţiei şi Cosmonauticii, simpozionul cu tema **"Aeronautica Regală a României la eliberarea Budapestei – ianuarie–martie 1945".**

"Escadrila 74 Stuka" – ulei pe pânză de Ion Ţarălungă

La această importantă manifestare a participat **Majestatea Sa Regele Mihai I,** şeful statului român la data încheierii celei de-a doua conflagraţii mondiale, un pasionat al zborului, pilot şi instructor de renume.

Au luat parte, de asemenea, dr. Cristian Crăciunoiu, consilier guvernamental, realizatorul serialului TV "Zburătorii României", comandorul (r) Ilie Manole, expert parlamentar, veterani de război, ziarişti din presa scrisă şi audio-vizuală.

La simpozion au participat Maria Bădulescu şi ex-senatorul Doru Laurian Bădulescu, preşedintele Consiliului Judeţean Ilfov, soţia, respectiv, fiul eroului locotenent aviator Mircea T. Bădulescu, comandantul Escadrilei 74 de bombardament în picaj, care a îndeplinit misiunea de lovire a celor două poduri fortificate de pe Dunăre, din capitala Ungariei.

După cum se ştie (am scris pe larg într-unul din precedentele noastre numere de revistă), în perioada ianuarie–martie 1945, aliaţii au eliberat Budapesta, pregătind astfel Victoria de la 9 Mai asupra Germaniei hitleriste, eveniment de la care s-au împlinit 60 de ani. La acele acţiuni importante din cronica războiului, Aeronautica din Armata Regală a României – prin aparatele "Stuka" din Grupul 8 Asalt Picaj – a avut partea sa de glorie şi de tragism.

Rememorarea acelor zile şi nopţi eroice au făcut-o, cu veridicitate şi emoţie, generalul de brigadă (r) prof. univ. dr. Nicolae Ciobanu (comunicarea ştiinţifică "România în război. Operaţia <<Budapesta>>"), comandorul drd. Marius Nicoară, de la Şcoala de Aplicaţie "Aurel Vlaicu" – Boboc ("Campania din Vest. Componenta sa aeronautică"), prof. Nicolae Moghior, şeful Secţiei documentare de la Muzeul Militar Naţional ("Aeronautica Regală. Mărturii muzeistice"), comandorul (r) prof. dr. Aurel Pentelescu ("Budapesta, 13 ianuarie 1945. Misiune de sacrificiu pentru aparatele de luptă <<Stuka>>"), veterani de război, camarazi de front ai eroului aviator Mircea T. Bădulescu, decorat cu Ordinul "Mihai Viteazul" cu spade şi panglică de Virtute Militară, scriitori militari.

Pe timpul manifestării găzduite de Muzeul Militar Naţional a fost conferit titlul onorific "Protector al Societăţii Scriitorilor Militari" Majestăţii Sale Regele Mihai I, generalului de flotilă aeriană (r) Constantin Dragomir, veteran de război, generalului de flotilă aeriană (r) Ioan Dobran, veteran de război, dr. Jonathan Eyal, expert al Institutului Regal pentru Studii Strategice de Apărare, din Londra, ex-senatorului Doru Laurian Bădulescu, consilierului guvernamental dr. Cristian Crăciunoiu.

Locotenentul aviator Mircea T. Bădulescu, comandantul Escadrilei 74 Stuka

Au fost înmânate, de asemenea, "Diplome de Excelenţă" din partea Muzeului Militar Naţional unor veterani de război, personalităţi ale vieţii politice, culturale, ştiinţifice şi militare.

Simpozionul cu tema "Aeronautica Regală a României la eliberarea Budapestei" a mai cuprins lansarea cărţii "Drumul celor puţini", de Tudor V. Greceanu, pilot de vânătoare, participant la Campania din Est şi Vest, şi CD-ROM-ul Grupul 3 Picaj "Romanian Black Hussars", de Jean Luis Roba şi dr. Cristian Crăciunoiu.

Activitatea s-a încheiat cu vizitarea Secţiei de Aeronautică din cadrul Muzeului Militar Naţional.

Colonel (r) NICOLAE RADU

Formaţie de bombardiere româneşti în picaj

Mă amăgesc cu încă o plecare...
Iar voi porni spre Văile în fum!
Tiranică fu lunga-mi așteptare...
Rămâi cu bine, vechiule-al meu drum!
Iubesc prea mult întâile-mi izvoare
Ca să mai pot da înapoi acum!
Aud, deja, chemări de Căprioare...

LINIȘTE! SE ODIHNESC MUZELE...

A mai venit o despărțire! Despărțirea de **comandorul (r) DUMITRU AMARIEI,** fondatorul revistei ***"CER SENIN"*** și redactorul ei șef timp de mai bine de șase ani. La 55 de ani și șapte luni, Mitrică al nostru a simțit nevoia să-și mai odihnească... muzele, să-și reîncarce bateriile în locurile unde Dumnezeu l-a zămislit și i-a dăruit harul zborului și arta scrisului – Vălenii de Fălticeni.

A spus adio armelor, adio condeiului, adio Cetății lui Bucur. S-a mutat cu totul în liniștea și candoarea căprioarelor, ale păstrăvilor, ale brazilor înmiresmați de rășină și împărtășiți cu lacrimile dimineților inefabile. A plecat frumos, drept, potopit de amintiri și luminat de speranța unei noi regăsiri de sine. Așa a simțit el că trebuie să facă, așa i-au dictat cugetul și inima. A plecat zâmbitor și trist, împăcat și neîmpăcat, singur dar însoțit de gândurile și urările noastre de bine. S-a urcat în noul său "Peugeot", de culoarea... cerului senin (cum altfel?), și a demarat spre fabuloasa Bucovină, spre visările lui Labiș, spre mirificii codri răsfățați de izvoare și lăudați de trilurile privighetorilor.

Drum bun, Mitricuță, noroc, sănătate și pensie lungă, lungă!

Mai întâi de toate, Mitrică Amariei a iubit zborul, a iubit înaltul de azur al cerului, a iubit păsările argintii de oțel. A iubit toate acestea și le va iubi cât inima îi va bătea în piept și chiar după aceea. S-a dăruit, sincer și întreg, aviației militare, Forțelor Aeriene Române. A ucenicit în școli și la manșă, a deprins măiestria zborului, a săgetat supersonic văzduhurile, a cutreierat maiestuos bolta albastră, a stat de vorbă cu stelele, a sărutat cu MiG-ul său ielele ascunse în nori. S-a simțit, măcar pentru o clipă – ce pilot nu se simte? –, un Vlaicu, un Vuia, un Exupery...

A strălucit ca pilot de vânătoare, s-a dovedit un excelent pedagog și instructor de zbor. A depus râvnă și pasiune în tot ce a făcut, a fost întotdeauna egal cu sine însuși. Toate bucuriile lui dintâi, toate împlinirile primei tinereți, toate laudele și recompensele de locotenent sunt legate indestructibil de zbor, de aviație. S-a zidit în profesie precum legendarul Manole în capodopera sa de la Curtea de Argeș. Mereu și mereu a năzuit la mai mult, la mai bine, la mai... perfect! Dorurile lui toate pornesc și se întorc spre avioane, spre aviație!

A urmat, aș zice firesc, cea de-a doua iubire a lui Mitrică. Fără a trăda manșa, s-a logodit cu stiloul și foaia albă de hârtie. A scris mult și frumos despre piloți, despre zbor, despre cuceritorii cerului. Talentul lui înnăscut l-a "catapultat" în redacția gazetei "DE VEGHE", unde s-a impus, repede și temeinic, ca un autentic reporter, ca un bun manager de presă. Citea enorm, scria proaspăt, adânc, interesant despre oamenii CAAT-ului de atunci, despre nobila lor profesie.

Curând după aceea, Mitrică a "decolat" spre Facultatea de Ziaristică, pe care a absolvit-o mai mult decât meritoriu. A "pus ochii pe el" ziarul central al armatei, "Apărarea patriei" ("Observatorul militar" de azi), care s-a "bătut" realmente pentru a-l "achiziționa". Inițial, a fost încadrat ca "reporter frenetic", postură în care și-a pus în valoare talentul, stilul metaforic, impresionanta bogăție imagistică. Avea priză la cititori, mergea des prin unități, cu precădere în cele de aviație, inova, lăuda, ajuta oamenii cu probleme.

Dar, până la urmă, Mitrică a ajuns la locul ce i se potrivea cel mai bine: secretariatul de redacție. Tânăr și ambițios, plin de idei, foarte bun organizator, veșnic în căutarea noului, Mitrică a devenit, în scurt timp, "lider de grup", decanul generației tinere de jurnaliști militari. A transformat fundamental grafica ziarului, a impus ilustrația modernă, paginația modulară, lucrul în echipă, atmosfera destinsă, colegială, în toate împrejurările.

Rigoarea, conștiinciozitatea, operativitatea în execuție i-au adus gazetarului Amariei noi "galoane" în profesie. O dată cu trecerea la "Observatorul militar" și realizarea ziarului pe calculator, Mitrică și-a diversificat preocupările. A înființat rubrici noi, a editat suplimentul "STEAUA SPORT MAGAZIN", a dezvoltat dialogul cu cititorii. De la reportaj, a... avansat la comentariu, inclusiv de politică militară internațională, a cochetat cu eseul și nota critică. Scria elaborat, profund, cu un fin simț al ironiei – când era cazul. Fire veselă, comunicativă, Mitrică era îndrăgit de colegi, răsfățat de șefi, apreciat de confrații din presa civilă, în special presa sportivă.

Imediat după evenimentele din decembrie 1989, Mitrică și-a îndreptat atenția spre noile alcătuiri ale Europei și

ale lumii, scriind cu aplomb şi pertinenţă despre transformările ce au cuprins umanitatea. În acest context, a vizitat de mai multe ori Republica Moldova şi, aproape singur, a editat, la Chişinău, gazeta "Oastea Moldovei", devenită organul de presă al Ministerului Apărării de peste Prut – demers foarte apreciat de românii de pretutindeni.

La ieşirea subsemnatului la pensie, în 1996, Mitrică a fost promovat în funcţia de secretar general de redacţie, succedându-mi cu mult succes şi reală utilitate pentru Trustul de Presă al Armatei. Devenise deja jurnalist complet, analist matur, excelent manager şi coordonator de publicaţii. A promovat cu acribie spiritul de echipă, respectul pentru adevăr, solicitudinea faţă de colaboratori şi cititori. A rămas însă acelaşi bun şi prevenitor coleg, acelaşi descoperitor de talente, acelaşi fervent luptător pentru drepturile şi demnitatea oamenilor în uniformă.

În februarie 1999, comandorul Dumitru Amariei a avut inspiraţia şi şansa de a "inventa" o nouă publicaţie – tabloidul ***"CER SENIN"***, devenită apoi revista ilustrată de astăzi. Beneficiind de sprijinul multilateral al conducerii categoriei noastre de forţe, Mitrică şi-a pus în valoare virtuţile organizatorice şi, numai el ştie cum, a "făcut rost" de 12 oameni – militari şi civili – din care a alcătuit o redacţie solidă, deschisă spre nou, ambiţioasă, competitivă în plan profesional.

A început, astfel, truda noastră frumoasă de zi cu zi, au venit întâiele bucurii şi satisfacţii. Cu Mitrică în frunte, generos şi atent la "tot ce mişcă în Forţele Aeriene", publicaţia şi-a făcut prieteni, a devenit un instrument preţios pentru Statul Major al categoriei de forţe, şi-a câştigat un binemeritat prestigiu. Revista ***"CER SENIN"*** se poate mândri cu multe realizări de substanţă, iar cea mai mare dintre acestea o reprezintă, neîndoielnic, contribuţia specifică la admiterea şi integrarea României în NATO – preocupare ce a devenit una din frumoasele şi apreciatele permanenţe ale colectivului nostru redacţional.

Iar rolul şi locul redactorului-şef în ansamblul acestor preocupări s-au dovedit, din nou, hotărâtoare, benefice. Mitrică a ştiut să conducă, să îmbogăţească neîncetat conţinutul şi deschiderile publicaţiei, să atragă cititorii, să stimuleze emulaţia personalului redacţional, să-i motiveze aplecarea spre nou şi interesant. Felul său franc de a fi, disponibilităţile sufleteşti şi afective, principialitatea, spiritul de dreptate l-au ajutat să fie corect cu toţi, imparţial, obiectiv, înţelegător. A împrospătat mereu echipa, a adus în redacţie tineri talentaţi, a "ţinut cu dinţii" de "bătrâni", s-a "bătut" pentru o grafică modernă, atractivă, esenţialmente artistică. Şi a reuşit întru totul, lăsându-ne, acum, o moştenire preţioasă, pe care suntem datori s-o păstrăm şi să-i sporim necontenit valoarea, valenţele.

Este, iată, momentul în care ***"CER SENIN"*** pleacă la drum fără "tatăl" său, Mitrică, însă la fel de hotărât să-şi urmeze chemarea, să-şi împlinească onoranta-i misiune. Nu ne va fi uşor, dar, în mod cert, "manşa" a trecut în mâini la fel de pricepute, **căpitan-comandorul DUMITRU BERBUNSCHI** fiind nu numai un "supersonist" de renume, ci şi un împătimit al scrisului, al metaforei însufleţitoare, al "zborului prin text şi imagine". Ne simţim capabili să continuăm ceea ce Mitrică a conceput şi a lucrat atât de trainic şi frumos. Suntem iarăşi o echipă unită, legată sufleteşte, dispusă la eforturi oricât de mari. Iar şefii noştri ne sunt aproape, îi simţim lângă noi cu povaţa bună, cu sprijinul multilateral, inclusiv moral.

Să ne dea Bunul Dumnezeu înţelegere, sănătate, putere de muncă şi mult noroc!

În ce-l priveşte pe Mitricuţă al nostru, aflăm de la el, din Vălenii Fălticenilor, că a ajuns cu bine la noua lui casă, că se simte în formă şi că se gândeşte deja la viitoarele lui "profesii" – ceasornicăria, pescuitul şi vânătoarea. Doar i-am dat atestare… academică în aceste domenii, nu? Şi, atâta timp cât muzele se vor… odihni, Mitrică va trebălui prin curte, îşi va pune la punct atât biblioteca (ultradotată), cât şi… pivniţa, va da la peşte (la păstrăvi, desigur), îşi va regla "armata" de ceasornice, va dibui prin pădure urmele căprioarelor, cerbilor, urşilor şi mistreţilor (în scop… ecologic, se înţelege).

Iar noi ne vom topi de dorul lui, îl vom asalta cu telefoanele, îi vom cere când şi când sfatul. Aşa e viaţa, aşa sunt oamenii. Se mai şi despart uneori. Din păcate. Dar ceea ce ne uneşte pe noi este mult mai important şi mai durabil decât spaţiul ce ne desparte acum.

Nu fi trist, ai încredere în steaua ta şi urmează-ţi drumul. La fel vom face şi noi. Te iubim şi te aşteptăm să mai vii prin redacţie. Ca oaspete de onoare!

În numele redacţiei "CER SENIN",
col. (r) NICOLAE RADU

Reproducere după Diploma de licenţă (magna cum laudae) acordată de Înalta Comisie a redacţiei "CER SENIN" comandorului (r) aviator AMARIEI H. DUMITRU în specialităţile în care va activa ca pensionar.

Nota bene: ***aflăm din surse sigure că "împricinatul" a "comis" deja primele încercări reuşite.***

Echipa de succes

După ce ne-am făcut o idee despre importanţa pe care o acordă marii manageri procesului de selecţie a personalului, este momentul să ne oprim asupra următoarei responsabilităţi manageriale: construirea unei echipe de succes. În această etapă, este esenţial ca rolul atribuit fiecărui membru al echipei să fie compatibil cu aptitudinile şi talentele acestuia.

Pentru a construi o echipă de succes, nu este suficient ca managerul să asocieze fiecărui subordonat rolul care i se potriveşte cel mai bine, un aspect cel puţin la fel de important fiind însuşirea propriului rol de către fiecare membru al echipei.

Cunoaşte-ţi oamenii!

Oamenii sunt diferiţi. Fiind conştient de acest lucru, un bun manager se concentrează asupra punctelor forte ale fiecăruia dintre angajaţii săi, străduindu-se să profite la maximum de talentele pe care le are la dispoziţie.

Nimeni nu este perfect. Pentru că nici o persoană nu poate întruni toate calităţile necesare pentru a lucra cu succes în orice domeniu de activitate, obiectivul managerului este acela de a crea o echipă care să beneficieze de toate calităţile complementare ale membrilor ei.

Pentru un manager, cunoaşterea oamenilor înseamnă să fie permanent la curent cu:

- modul în care interacţionează cu ceilalţi colegi;
- ce îi motivează şi ce nu;
- modul în care reacţionează în diferite situaţii;
- stilul lor de muncă;
- modul în care soluţionează problemele.

Defineşte clar rolurile!

Un bun manager defineşte foarte clar rolurile subordonaţilor săi. După ce am aflat ce rol se potriveşte fiecărui membru al echipei, este esenţial să le spunem oamenilor ce aşteptăm de la ei în diferite situaţii. Dacă asistă la şedinţe de planificare, spune-le că se află acolo nu doar pentru a furniza informaţii, ci şi pentru a participa la luarea anumitor decizii. Când îi trimiţi la întâlniri cu persoane din afara firmei, împuterniceşte-i ca ambasadori sau ca negociatori, după caz. Spune-le oamenilor cât mai exact ce doreşti de la ei, iar rezultatele muncii lor vor fi pe măsura aşteptărilor.

Construirea unei echipe eficiente presupune un efort susţinut investit în înţelegerea comportamentului uman, activitate complexă, care oferă însă multe satisfacţii, începând cu aceea că reuşeşti să-ţi înţelegi mai bine propriile reacţii. În plus, obţii mai multe de la oameni demonstrându-le că îi înţelegi.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

www.psihoteste.ro,

Secţiunea ATITUDINE:
"Eşti dependent de alţii?"
"Îţi pasă de cei din jur?"
"Ştii să tolerezi greşelile altora?"
"Ai o fire deschisă?"
Secţiunea CARIERĂ:
"Cât de bine îţi antrenezi echipa?"

Omul potrivit la locul potrivit!

Pentru a încadra fiecare post al echipei cu omul potrivit, procedaţi după cum urmează:

1.Introduceţi candidaţii într-o încăpere monitorizată video, în care se află o masă şi două scaune.
2.Lăsaţi-i singuri două ore, fără să le daţi nici o instrucţiune.
3.Urmăriţi-le preocupările, realizând repartizarea pe funcţii după Legile lui Murphy:
- cel care le spune colegilor că situaţia nu-i chiar atât de "neagră" e numai bun pentru Marketing;
- cel care ţipă şi gesticulează e bun la Producţie;
- cel care vorbeşte cu scaunele e potrivit pentru Personal;
- cel care nici măcar nu ridică privirea, atunci când cineva intră în încăpere, e ideal la Securitate;
- cel care profită de acest timp pentru a trage un pui de somn are stofă de Manager.

Roluri centrate pe sarcină:

- iniţiatorul – pune echipa în mişcare, imprimând direcţia;
- generatorul – oferă idei, opinii, informaţii, sugestii;
- focalizatorul – menţine atenţia echipei centrată pe sarcină;
- analizatorul – oferă concluzii şi recomandări.

"E uşor să te descurci cu cifrele. Cu oamenii e mai greu!"

Tom Peters

Avantajele muncii în echipă:

- creşte numărul de abordări ale situaţiilor nou apărute;
- creşte capacitatea de identificare a informaţiilor relevante;
- creşte eficienţa procesului decizional;
- creşte toleranţa faţă de ideile celorlalţi;
- creşte capacitatea de înţelegere a deciziilor luate;
- creşte gradul de implicare în implementarea deciziilor.

Realizez că reacţiile fiecărei persoane sunt influenţate de temperamentul şi personalitatea sa?

Sunt conştient de modul în care comportamentul meu îl poate afecta pe cel al subordonaţilor?

COEZIUNE = măsura în care membrii echipei stabilesc relaţii interpersonale puternice.

CONFORMITATE = capacitatea membrilor echipei de a accepta normele de grup.

CONSULTANŢĂ = sprijin acordat oamenilor pentru a-i învăţa să se ajute singuri.

EMPATIE = abilitatea de a te pune în locul altor persoane.

"Asemenea oricărui lucru de excepţie, echipele eficiente nu durează prea mult."

Warren Bennis

Spre deosebire de oamenii care formează un grup, **membrii unei echipe**:
- au un sentiment puternic de apartenenţă şi identificare cu ceilalţi membri ai echipei;
- împart eficient informaţiile;
- aderă cu entuziasm la proiecte mobilizatoare;
- dezvoltă roluri şi abilităţi complementare.

Îmi pot adapta stilul de lucru pentru a se potrivi diferitelor situaţii?

Roluri centrate pe relaţii:
- Mediatorul – aplanează conflictele şi reduce tensiunile;
- Suporterul – susţine afectiv eforturile celorlalţi;
- Comunicatorul – încurajează circulaţia informaţiilor;
- Standardizorul – menţine atenţia echipei pe obiective şi standarde.

Care sunt punctele tari ale angajaţilor cu care lucrez în mod direct?

Realizez că modificările de comportament indică deseori existenţa unei probleme?

"Este important să realizăm că investiţiile în capitalul uman sunt cel puţin la fel de importante ca cele din domeniul financiar."

Christopher Meyer

Etapele formării unei echipe:
- selecţia membrilor;
- cunoaşterea membrilor între ei;
- definirea unui cod de comunicare;
- definirea misiunii echipei;
- definirea valorilor echipei;
- definirea obiectivelor echipei;
- implementarea planului de atingere a obiectivelor.

Arăt simpatie oamenilor?

CONCURS

Selecţia personalului

Bart Teambuilder este managerul departamentului de vânzări al unei mari companii de consultanţă financiară. El are un stil de lucru flexibil, fiind capabil să se adapteze la orice situaţie.

Unul dintre subordonaţii săi, Roy, recent promovat în funcţia de şef de birou, fusese un agent de vânzări plin de succes. După o scurtă perioadă de timp, Bart a realizat că stilul arogant şi dominator al lui Roy nu se potrivea responsabilităţilor noii sale funcţii. La întâlnirile cu conducerea, Roy încerca să vorbească mai mult decât toţi ceilalţi. La fel proceda şi cu clienţii nemulţumiţi de serviciile firmei. Pur şi simplu nu-i plăcea să piardă.

Pentru a-i mai oferi o şansă, Bart i-a explicat lui Roy faptul că eficienţa unui manager este condiţionată de capacitatea acestuia de a interpreta mai multe roluri, adaptându-se la particularităţile fiecărei situaţii. Deşi a părut că-i înţelege argumentele, Roy nu a făcut nimic pentru schimbarea situaţiei.

În calitate de manager, cum aţi proceda cu un asemenea subordonat?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

“Crosul primăverii”

VICTORII... ÎN PAS ALERGĂTOR

În data de 5 mai 2005 s-a desfăşurat, la baza sportivă “IASMIN”, “Crosul Primăverii”. Organizată de Biroul Doctrină şi Instrucţie din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene în cinstea sărbătoririi zilei de 9 mai – “Ziua Europei” –, activitatea s-a bucurat de o largă participare, punând în evidenţă interesul întregului personal pentru menţinerea şi întărirea sănătăţii, pentru dezvoltarea capacităţii de efort.

Stimulaţi atât de recompensele materiale, cât şi de atmosfera mirifică din baza sportivă, cadrele militare şi salariaţii civili s-au întrecut pe distanţa de 3.000 de metri, organizaţi pe serii de vârstă (patru grupe la masculin şi două grupe la feminin).

Impulsionaţi de cuvintele organizatorilor – “gândiţi-vă că faceţi o mişcare de relaxare, o gimnastică de aerisire”, – participanţii şi-au dorit cu toţii victoria, însă laurii s-au aşternut pe frunţile celor mai rapizi dintre ei. Printre aceştia s-a aflat şi plutonierul-major Marian Păişi, care ne-a declarat în exclusivitate: “Este, în primul rând, recunoaşterea unui efort, recompensa ambiţiei de a demonstra că munca la birou nu înseamnă o scădere a capacităţii de efort, ci o mobilizare în plus pentru a ţine pasul cu ceilalţi. Mă bucur mult pentru că am reuşit să câştig la grupa mea de vârstă”. De altfel, câştigătorii au fost unanimi în a-şi exprima mulţumirea participării, utilitatea deosebită a acestei manifestări.

În final, statistica avea să ofere următoarele rezultate: grupa 1 masculin: locul 1 – caporal Viorel Nicolae; locul 2 – sublocotenent Sorin Ralea; locul 3 – plutonier Viorel Croitoru; grupa 2 masculin: locul 1 – plutonier-major Marian Păişi; locul 2 – locotenent-comandor Emilian Popovici; locul 3 – plutonier-major Ciprian Grosu; grupa 3 masculin: locul 1 – plutonier-major Mihai Savin; locul 2 – căpitan-comandor Mihai Gheorghiu; locul 3 – colonel Marian Bucur; grupa 4 masculin: locul 1 – colonel Ion Simion; locul 2 – comandor Chirilă Paneş; locul 3 – plutonier-major Ioan Popescu; grupa 1 feminin: locul 1 – sergent-major Maria Iftimie; locul 2 – plutonier-major Liliana Popescu; locul 3 – salariat civil Iuliana Ilie; grupa 2 feminin: locul 1 – plutonier-major Liliana Jilăveanu; locul 2 – salariat civil Silvia Băltescu; locul 3 – salariat civil Ioana Dureci.

Cu dorinţa ca astfel de manifestări să fie prezente cât mai des în procesul de pregătire individuală, participanţii au încheiat cinstirea sărbătorii zilei de 9 mai printr-o mică serbare câmpenească.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

Eveniment sportiv la Predeal:

CAMPIONATUL MILITAR DE ORIENTARE

În perioada 18–24 aprilie 2005, la Predeal, s-a desfăşurat ediţia din acest an a tradiţionalului Campionat Militar de Orientare Sportivă, la care au participat loturi (unităţi de instrucţie şi unităţi de învăţământ) reprezentând Statul Major General, Forţele Aeriene, Forţele Terestre, Forţele Navale, Comandamentul Transmisiunilor şi Comandamentul Logisticii.

Ca şi la ediţiile precedente, sportivii din Statul Major al Forţelor Aeriene au avut o comportare remarcabilă, dominând întrecerile şi clasându-se, în final, pe **locul I pe echipe.** Dar iată lista completă a rezultatelor:

UNITĂŢI DE INSTRUCŢIE: – masculin (echipe): **locul I (căpitan-comandor Emil Hecico, locotenent Vică Ilea, maistru militar Ion Pupăză, m.a.c. Ciprian Popa); feminin** (echipe): **locul I (maistru militar Daniela Pârvu, maistru militar Monica Semco, salariat civil Luminiţa Ştefan); masculin** (individual): **locul I – m.a.c. Ciprian Popa; locul III – căpitan-comandor Emil Hecico; feminin** (individual): **locul I – maistru militar Daniela Pârvu; locul III – maistru militar Monica Semco.**

UNITĂŢI DE ÎNVĂŢĂMÂNT: – masculin (echipe): **locul I – Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri “Traian Vuia”; locul III – Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă”; feminin** (echipe): **locul I – Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă”; locul III – Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri “Traian Vuia”; masculin** (individual): **student-sergent Marian Simion; feminin** (individual): **student-caporal Mădălina Petrescu; clasamentul general pe echipe: locul I – Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri “Traian Vuia”; locul III – Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă”.**

Felicitări călduroase tuturor câştigătorilor! **(E.H.)**

Şi reprezentanţii Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri “Traian Vuia” a Forţelor Aeriene au participat la Campionatul Militar de Orientare Sportivă, competiţie la care au câştigat locul I în finala pe instituţiile militare de învăţământ.

Pentru a ajunge la această performanţă, lotul sportiv condus de maistrul militar Iosif Saroşi a participat la un intens stagiu de pregătire, antrenându-se în condiţii optime, vreme de 6 zile, la Academia Forţelor Aeriene.

Sportivii noştri s-au mobilizat exemplar, demonstrând coeziune şi tărie de caracter.

Rezultatele obţinute au fost pe măsura eforturilor investite în pregătirea concursului. Astfel, elevii–caporali Florin Giurcă, Călin Dânşorean, Gabriel Oancea şi Ionuţ Varga au obţinut locul I pe echipe.

La rândul lor, fetele au înscris şi ele o medalie în palmaresul Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, elevele-caporal Ştefania Iacob, Corina Dascălu şi Anamaria Vîlcu obţinând locul III pe echipe. Cel mai prolific sportiv al nostru a fost însă elevul-caporal Florin Giurcă, acesta reuşind să se claseze al doilea în clasamentul individual.

Locotenent-comandor DAN HAGEANU

necesitate militară – principiu în virtutea căruia un beligerant exercită dreptul de a lua toate măsurile care vor fi necesare pentru a conduce cu bine o operațiune și care nu va fi interzisă de legile războiului.

neutralizare electronică – în cadrul măsurilor de contracarare, utilizarea energiei electromagnetice în scopul scoaterii din luptă, temporar sau permanent, a dispozitivelor inamice care depind exclusiv de spectrul electromagnetic.

neutralizarea tehnică – operație tehnică pentru a face echipamentul neutilizabil temporar. *Termen înrudit: distrugere.*

nivel de tranziție – nivelul de zbor cel mai scăzut care se poate utiliza deasupra altitudinii de tranziție.

nivele de zbor – suprafețe izobare legate de o presiune de referință specifică, 807,84 mm coloană de mercur, separate prin intervale de presiune specifică. Nivelurile de zbor sunt exprimate prin 3 cifre care indică sute de picioare. De exemplu nivelul de zbor 255 corespunde unei altitudini de 25.500 picioare.

nivel operațional de război – nivelul (etapa) războiului la care sunt planificate campaniile și principalele operațiuni, dirijat și susținut pentru a îndeplini obiectivele strategice în cadrul teatrelor sau suprafețelor în care se operează.

nivel strategic de război – nivelul (etapa) războiului la care o națiune sau un grup de națiuni fixează obiective de securitate națională sau multinațională și dislocă resurse naționale, inclusiv militare, pentru a le îndeplini. *Termen înrudit: securitate strategică.*

nivel tactic de război – nivelul (etapa) războiului în care angajările sunt plănuite și executate în scopul îndeplinirii obeictivelor militare de către formațiuni și unități. *Termen înrudit: securitatea tactică.*

norma – valoare exactă, entitate fizică sau un concept abstract, stabilit și definit de către autoritate, obicei sau acord comun pentru a servi drept model de referință sau regulă în măsurarea cantității sau calității, stabilind practici sau proceduri sau evaluând rezultate. Cantitate sau calitate fixată.

număr de cod NATO – o literă și un număr de identificare alocate unui produs când acesta întrunește caracteristicile prin acordul NATO de standardizare.

număr de țintă – număr de referință, dat unei ținte de către unitatea care conduce tragerea.

military necessity – the principle whereby a belligerent has the right to apply any measures which are required to bring about the successful conclusion of a military operation and which are not forbidden by the laws of war.

electronic neutralization – in electronic countermeasures, the deliberate use of electromagnetic energy to either temporarily or permanently damage enemy devices which rely exclusively on the electromagnetic spectrum.

technical neutralization – a technical operation to render equipment temporarily unusable. *Related term: destruction.*

transition level – the lowest flight level available for use above the transition altitude.

flight levels – surfaces of constant atmospheric pressure which are related to a specific pressure datum, 1013.2 mb (29.92 in), and are separated by specific pressure intervals. (Flight levels are expressed in three digits that represent hundreds of feet; e.g. flight level 250 represents a barometric altimeter indication of 25,000 feet and flight level 255 is an indication of 25,500 feet).

operational level of war – the level of war at which campaigns and major operations are planned, conducted and sustained to accomplish strategic objectives within theatres or areas of operations.

strategic level of war – the level of war at which a nation or group of nations determines national or multinational security objectives and deploys national, including military, resources to achieve them. *Related term: strategic intelligence.*

tactical level of war – the level of war at which battles and engagements are planned and executed to accomplish military objectives assigned to tactical formations and units. *Related terms: tactical intelligence.*

standard – an exact value, a physical entity, or an abstract concept, established and defined by authority, custom, or common consent to serve as a reference, model, or rule in measuring quantities or qualities, establishing practices or procedures, or evaluating results. A fixed quantity or quality.

NATO code number – an identifying letter and number allocated to a product when it meets a specification which has been accepted under a NATO Standardization Agreement.

target number – the reference number given to the target by the fire control unit.

nécessité militaire – principe en vertu duquel un belligérant exerce le droit de prendre toute mesure qui serait nécessaire pour conduire à bien une opération et qui ne serait pas interdite par les lois de guerre.

neutralisation électronique – dans le domaine des contre-mesures électroniques, emploi volontaire de l'énergie électromagnétique pour endommager de façon temporaire ou permanente les dispositifs ennemis qui dépendent exclusivement du spectre électromagnétique.

neutralisation technique – opération technique visant à rendre un matériel provisoirement inutilisable.

niveau de transition – niveau de vol le plus bas que l'on puisse utiliser au-dessus de l'altitude de transition.

niveaux de vol – surfaces isobares liées à une pression de référence spécifiée, 1013,2 mb (29.92 pouces de mercure), et séparées par des intervalles de pression spécifiés. (Les niveaux de vol sont exprimés par 3 chiffres qui indiquent les centaines de pieds; par exemple, le niveau de vol 250 correspond à une altitude indiquée de 25.000 pieds; le niveau de vol 255, à 25.500 pieds).

niveau opérationnel de la guerre – niveau de la guerre auquel des opérations de grande envergure et des campagnes sont planifiées, conduites et soutenues, en vue d'atteindre des objectifs stratégiques sur des théâtres ou des zones d'opérations. *Synonyme: niveau opératif.*

niveau stratégique de la guerre – niveau de la guerre auquel un État, ou un groupe d'Etats, fixe des objectifs de sécurité a l'échelon national ou multinational et déploie des ressources nationales, notamment militaires, pour les atteindre.

niveau tactique de la guerre – niveau de la guerre auquel les batailles et les engagements sont planifiés et exécutés pour atteindre les objectifs militaires assignés aux formations et unités tactiques.

norme – valeur abstraite ou concrète admise par définition comme référence, comme modèle ou comme régle utilisée quantitativement ou qualitativement pour mesurer des grandeurs, pour définir des procédures et pour évaluer des résultats. Quantité ou qualité fixée à l'avance.

numéro de code OTAN – lettre et numéro d'identification attribués à un article répondant à des spécifications, qui ont été agréés par un accord de normalisation OTAN.

numéro de référence de l'objectif – numéro de référence donné à l'objectif par l'unité chargée de la direction du tir.

CRISTINA GHENUȚĂ
locotenent-colonel ȘTEFAN BURCĂ